

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



Farbtupfer von Azar Models

Erste Spuren im Schnee
Sehenswürdigkeiten in Duisburg

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der **Trainini Fotokalender 2024** zeigt es in großen Buchstaben, wir haben Dezember.

Mit dieser Ausgabe halten Sie das 12. Heft dieses Jahres in den Händen, bzw. sehen es auf ihrem Bildschirm. Inhaltlich ist es wieder mit einer bunten Mischung rund um die Modellbahn und die Spurweite Z gefüllt.



Ralf Junius
Redakteur

Ich habe das Gefühl, die Zeit rennt in diesem Jahr wieder besonders schnell und unaufhaltsam in Richtung Jahresende. In den vergangenen Wochen stand das Thema Modelleisenbahn hoch im Kurs. Zumal der 2. Dezember ja auch der Tag der Modellbahn ist.

So gab es mehrere Modellbahnveranstaltungen, auf denen wir mit der Redaktion oder anderen ehrenamtlichen Helfern vertreten waren. So können Sie in dieser Ausgabe nicht nur über die Hobby-Show im Binnenschiffahrtsmuseum in Duisburg lesen.

Sind Sie auch in den vergangenen Wochen auf einer Modellbahnausstellung gewesen? Standen Sie dort vor der ein oder anderen Anlage und haben sich überlegt, ob Sie sich nicht auch mal an den Bau einer Anlage begeben möchten?

Mir stellten sich dann immer dieselben Fragen: Wie soll ich nur anfangen? Oder bin ich der Ansicht, sowas bekomme ich niemals hin? Dem ist aber nicht so. Wir alle müssen uns nur einmal trauen und anfangen! Schauen Sie sich gerne einmal bei den Beiträgen unserer Reihe „Der Weg zur ersten Anlage“ um. In diesem Monat geht es im 5. Teil weiter mit dem Bau der Anlage auf Basis eines Noch-Fertiggeländes.

Wie am Anfang des Vorwortes erwähnt, hängt bei mir selbstverständlich unser **Trainini Fotokalender** an der Tür. Die neue Version für 2025 steht inzwischen auf unseren Seiten zum Herunterladen bereit. Mein Drucker freut sich schon, die neuen Motive auszugeben...

Das Jahr 2024 hat viele Höhepunkte für uns Zetties gehabt. Erlauben Sie mir aber, schon jetzt einen kleinen Blick auf das Jahr 2025 zu werfen. Als regelmäßige Leserin und Leser wissen Sie es bestimmt schon: **Trainini®** feiert nächstes Jahr sein 20-jähriges Bestehen. Freuen Sie sich schon jetzt auf ein interessantes Jubiläumsjahr.

Wenn alles so klappt wie geplant, lesen Sie diese Ausgabe noch vor den Weihnachtstagen. Im Namen der gesamten **Trainini®**-Redaktion wünsche ich Ihnen ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest. Ich hoffe, dass das neue Jahr 2025 Ihnen viel Gesundheit oder ein schnelles Genesen und auf jeden Fall unzählige, tolle „zettige“ Momente bringt.

Her-Z-lich,

Ralf Junius

Leitartikel

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

Modell

Moderner Montanverkehr.....	4
-----------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Straßenbau und Stellproben.....	17
---------------------------------	----

Technik

Ein Plädoyer für den Trafo.....	31
---------------------------------	----

Literatur

Bauratgeber für die Modellbahn.....	41
Krönung des Dampflokbaus?	43

Aktuelles

Leistungsschau in Duisburg.....	46
Zetties und Trainini im Dialog.....	60

Impressum	72
-----------------	----

Wir danken Norbert Heinz (homofaciens.de) für die Freigabe seines Angebots zu elektrischem Lehrmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Dezember 2024

Titelbild:

Schwer zu arbeiten hat 151 070-4 von DB Cargo. Die betagte Ellok für schwere Dienste ist im Montanverkehr eingesetzt und befördert einen Ganzzug mit Blechrollen, bestens geschützt unter Planenhaubenwagen des Vermieters GATX.

Neuheiten von Azar Models

Moderner Montanverkehr

Azar Models hat Ende 2023 formneu seine Schiebeplanenwagen-Modelle am Markt eingeführt, die sehr interessant erscheinen. Mit neuen Varianten sorgen sie nun für auffallende wie angenehme Farbtupfer. Wir ergreifen diese Chance und stellen sie näher vor, werfen dabei aber auch einen Blick auf die Vorbilder und ihre Geschichte.

Schiebeplanenwagen sind keine Erfindung der letzten Jahre, gehören aber trotzdem zu den modernen Bauarten, die den Güterzugdienst der Gegenwart maßgeblich prägen. Azar Models hat vor dem Jahresende 2023 eigene Modelle dazu auf den Markt gebracht und ließ nun zwei weitere Varianten folgen.

Doch wofür braucht der Markt sie überhaupt? Schließlich hat Märklin ebenfalls seit vielen Jahren eigene Modelle im Programm. Wir nutzen das heute, um einen kurzen Blick auf die Entwicklung dieses Wagentyps zu werfen und die Umsetzungen beider Hersteller voneinander abzugrenzen.



Gezogen von der 181 217-1 präsentieren sich die Logserv-Planenhaubenwagen im saarländischen Montanverkehr. Nicht nur für diese Rokuhan-Lok stellen die Neuheiten von Azar Models das passende Wagenmaterial dar. Einzuordnen ist diese Waggon-Variante in die Epoche V etwa um die Jahrtausendwende.

Ihre Geschichte beginnt im Jahr 1976: Mit dem Prototyp des Teleskophaubenwagens Shis 708 schuf die DB einen vierachsigen Spezialwagen für den Transport gewalzter Blechrollen, die beim Transport gegen Witterungseinflüsse geschützt werden mussten – 1981 folgte ein sechsachsiger Typ, der hier nicht weiter behandelt wird.

1978/79 gingen die Vierachser mit zunächst 1.320 Exemplaren in Serienproduktion und wurden später als Shimm(n)s 708 bezeichnet. Die UIC standardisierte die kurzen, vierachsigen Drehgestellwagen mit ihren drei Teleskophauben, die übereinander verschiebbar waren und zwei Drittel der Ladefläche freigaben.



Der Shimmns-u 708 der DB (Bild oben) ist Urahn aller Planenhaubenwagen. Der aufgeschobene Sahimms 900 auf der Fahrzeugschau „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ 1985 in Bochum-Dahlhausen erlaubt den Blick auf eine Mulde samt Festlegearm (Bild unten).
Fotos: Güterwagenausbesserung; gemeinfrei (oben) / Manfred Kopka; CC-BY-SA-4.0 (unten)

Im Inneren konnten bis zu fünf Blechrollen („Coils“) unterschiedlichen Durchmessers in Lademulden eingelegt und transportiert werden. Nicht nur in Deutschland setzten sie sich durch, sondern auch bei anderen Staatsbahnen. Bis 1993 wurden insgesamt 2.980 Serienwagen beschafft, davon gingen 290 Exemplare 1992 an die DR.

Wegen des großen Bedarfs an solchen Wagen wurde 1996 ein Nach- oder Neubau erforderlich. Dies stellte einen Wendepunkt für den Bau dieser Spezialwagen dar, denn auf die schweren Hauben wurde ab jetzt verzichtet. Ersetzt wurden sie durch ein von Hilfsspiegeln gestütztes Planenverdeck, womit das Eigengewicht erheblich reduziert werden konnte.

1.000 ältere Shimmns 708, die für den Weiterbetrieb herzurichten waren, erhielten in vergleichbarer Weise zwischen 2002 und 2004 einen Umbau, bei dem die Hauben gegen Planen getauscht wurden. Sie wurden als Shimmns-ttu 722 bei der DB AG eingereiht und liefern die Vorlage für die von Märklin produzierten Modelle.

Von Neubauwagen lassen sie sich leicht unterscheiden: Da ihr Fahrwerk auf dem Shimmns 708 beruht, weisen sie dessen Langträger am Außenrahmen auf. Der Fischbauch in der Wagenmitte ist kürzer, aber auch erkennbar breiter ausgeführt. Zugleich reichen die Planen nicht so weit nach unten wie bei den Neubauten.



Der Shimmns-ttu 722 ist an seinem fast vollständig sichtbaren Langträger wie auch der Form des Fischbauchs (vgl. Foto auf Seite 5 oben) als Umbauwagen zu erkennen. Foto: Ketamin (CC-BY-SA-3.0)

So bleibt ein Teil des Langträgers sichtbar, während er bei den originären Wagen durchweg von den Planen verdeckt wird. Für die Bauartbezeichnung ist und bleibt unerheblich, ob Hauben oder Planen verbaut sind und welchen Ursprung die Wagen haben.

Alle heutigen Erscheinungsformen sind nach UIC-Gattungsschlüsseln als Shimmns eingereiht. Das macht es nicht leicht, die verschiedenen Umsetzungen von Azar Models exakt einem Vorbildhersteller und Baujahr zuzuordnen. Vermutlich differieren sie dort ebenfalls geringfügig, weisen aber wegen der UIC-Standardisierung gleiche Grundmaße auf.

Der Grund für die Vielfalt ist schnell erklärt: Mit dem Öffnen der Schienennetze innerhalb der Europäischen Union wurden diese Wagen auch für private Anbieter zunehmend interessant. Das führte



Der mit ES64 U2 080 bespannte Stahlzug 47209 liefert Anregungen für den Modelleinsatz. An sechster Stelle im Zug ist ein in der von Azar Models gewählten Ausführung gestalteter Wagen zu sehen (Bild oben). Gleich vier solcher Exemplare Shimms aus einem Ganzzug regen ebenfalls zum Modelleinsatz an (Bild unten). Fotos: Martin Radner, Logistik Service GmbH (Bild oben) / Logistik Service GmbH (Bild unten)

dazu, dass die etablierten Vermieter solche Wagen ebenfalls beschafften und auf eigene Rechnung einsetzen oder auch langfristiger vermieten wollten.

Bis heute hält diese Entwicklung an, was regelmäßig zum Nachbau führt. Erst im März 2023 meldete der größte Anbieter GATX, 30 solcher Flachwagen der hausintern als Typ 9435 bezeichneten aktuellen



Der erste Eindruck zählt: Azar Models nutzt eigene Schiebeschachteln in den von Märklin bekannten Maßen. Ansprechend wirken die Modelle auch dank der transparenten Tiefzieheinsätze, in denen sie lagern.

Generation an seinen Kunden Logistik Service GmbH (Logserv) übergeben zu haben – sie sind den nun ausgelieferten Modellen sehr ähnlich.

Bei ihnen werden die Blechrollen in Coilmulden fixiert, die mit einem seitlich von außen betätigten Spindelantrieb schnell und variabel verstellt werden können. Die Blechrollen werden mit Festlegearmen im Inneren festgelegt, was stufenlos erfolgen kann. Das Planenverdeck besitzt eine Antikondensat-Beschichtung zum bestmöglichen Schutz des Produkts.

Die Mulden sind heute mit Holz oder Gummimatten ausgekleidet, um auch Aluminium-Rollen damit transportieren zu können. Die ersten Teleskophaubenwagen der frühen achtziger Jahre besaßen diese Eigenschaft übrigens noch nicht, erhielten sie teilweise erst später, was die DB mit zusätzlichen, per Trennstrich abgesetzten Bauartkürzeln hinter der UIC-Bezeichnung Shimmns kenntlich machte.

Die Modellumsetzung

Nach der Premiere Ende 2023, ebenfalls kurz vor Weihnachten, hat Azar Models nun zwei neue Ausführungen seiner Planenhaubenwagen Shimmns nachgereicht, die uns einen Anlass bieten, diese ausführlich vorzustellen.

Aktuell angeboten werden jeweils in Dreierpackungen Ausführungen für die Logistik Service GmbH (Art.-Nr. W03-LSP) und GATX Rail Europe (W03-GAP). Beide stellen sie besondere Farbtupfer dar und sorgen auf der Anlage für optische Abwechslung. Doch wir wollen auch wissen, wie nahe sie am Vorbild sind und ob sie sich für den Modellbetrieb gut eignen.

Der erste Eindruck ist jedenfalls ein guter und das beginnt schon mit der Verpackung: Zuvor noch nicht hervorgehoben hatten wir nämlich, dass der französische Anbieter bei seinen Schachtelmaßen jenen folgt, die Märklin einst für sein Programm definiert hatte. Das erleichtert es Händlern wie auch Kunden, Regale und Schränke sinnvoll und platzsparend zu befüllen.

weiter auf Seite 10



Je drei Schiebeplanenwagen Shimmns aus privaten Beständen sind in den beiden Packungen des heutigen Tests zu finden. GATX tritt als Einsteller und Vermieter auf (Art.-Nr. W03-GAP; Bild oben), die farblich ansprechenden Modelle sind in die Epoche VI einzuordnen. Logserv (W03-LSP; Bild unten) hatte seine vierfarbig erscheinenden Wagen einst von der EVA Düsseldorf gemietet, die längst in GATX aufgegangen ist. Eingestellt sind die in die Epoche V einzuordnenden Modelle als Privatwagen bei der DB.

Identisch ist auch das Prinzip des Schiebekartons mit Sichtfenster. Besonders attraktiv wirkt der Blick durch dieses hindurch aufs Innere mit den Modellen. Azar Models hat sich für transparente Tiefzieheinsätze entschieden, was die Modelle besonders gut und verkaufsfördernd wirken lässt.

Auch solche Kleinigkeiten können dazu beitragen, schnell und nachhaltig Fuß im überschaubaren Markt der Spurweite Z zu fassen. Immerhin gilt es hier auch, einen bislang in Frankreich kaum verbreiteten Maßstab zu etablieren und ins Bewusstsein zu tragen, um dort dauerhaft eine wahrnehmbare Rolle zu spielen.

Maße und Daten zu den Planenhaubenwagen Shimmns:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
Länge über Puffer (LüP)	12.040 mm	54,7 mm	55,0 mm	+ 0,5 %
Höhe über SO	4.275 mm	19,4 mm	20,0 mm	+ 3,1 %
Breite*	3.140 mm	14,3 mm	13,3 mm	- 7,0 %
Ladelänge	10.794 mm	49,1 mm	49,2 mm	+ 0,2 %
Drehzapfenabstand	7.000 mm	31,8 mm	31,6 mm	- 0,6 %
Drehgestellachsstand	1.800 mm	8,2 mm	8,0 mm	- 2,4 %
Gesamtachsstand	8.800 mm	40,0 mm	40,0 mm	0,0 %
Raddurchmesser	920 mm	4,2 mm	4,4 mm	+ 4,8 %
Eigengewicht	21,7 t	---	11,9 g	
Drehgestellbauart	Y25			
Zul. Höchstgeschwindigkeit	120 km/h			

* Das Vorbildmaß konnte in diesem Fall nicht gesichert werden. Herangezogen wurde das Referenzmaß einer ähnlichen Bauart, was die Maßabweichung erklären wird.

Doch wir interessieren uns natürlich mehr für die Inhalte der beiden Zusammenstellungen. Schnell ist nach dem Entnehmen klar, dass wir es mit formgleichen Modellen zu tun haben – etwas anderes haben wir auch nicht erwartet und mit Blick auf Zusatzkosten wäre es auch nicht vertretbar gewesen, hier verschiedene Unterbauarten zu produzieren.



Sehr attraktiv wirkt die auffallende Gestaltung von GATX. Allerdings hat diese Ausführung einen kleinen Fehler: Da das beim Vorbild am Langträger links angebrachte Anschriftenschild fehlt, sind die betrieblich erforderlichen Daten in diesem Fall unvollständig.

Neben Farben und Einstellern ist der wichtigste Unterschied der beiden gegenwärtigen Auflagen wohl auch die Epoche, in die sich die Modelle einreihen lassen. Logserv ordnen wir noch der ausgehenden Epoche V zu, denn deren Wagen sind noch als bei der DB registrierte Privatwagen beschriftet und tragen Revisionsdaten, die auf die Zeit nach der Jahrtausendwende verweisen.

GATX fungiert hingegen selbst als Einsteller in Deutschland nach NVR (nationales Fahrzeugregister), was im Modell der Epoche VI. entspricht. Sie bilden folglich eher die Gegenwart auf der Schiene nach. Revisionsdaten finden wir in diesem Fall nicht, worauf wir noch mal zurückkommen werden. Relevant erscheint der Hinweis, dass alle drei Wagen in beiden Packungen jeweils die identische Betriebsnummer tragen.

Ansprechend wirkt in beiden Fällen das saubere Bild der Lackierung in den korrekten Farbtönen. Logserv, Tochter der Voestalpine Stahl GmbH (Österreich), fällt mit den Hauptfarben Blau (Stirnwände) und Lichtgrau (Plane) auf, wovon sich das schwarz-rote Firmenlogo abhebt. Rahmen- und Drehgestellfarbe ist Schwarz.

GATX hat seit einigen Jahren Limonengrün als Firmenfarbe definiert und seinen Schriftzug in Blau mit unverändertem Schrifttyp daraufgesetzt. Dies bestimmt daher auch die Farbe der Planen bei den anderen Modellen. Die Stirnwände und Rahmen sind hier lichtgrau gehalten, die Drehgestelle sind auch bei diesen Wagen tiefschwarz.



Die Struktur der auf den Spiegeln aufliegenden Plane ist überzeugend wiedergegeben. Ebenso fällt das fein gravierte und durch gelben Aufdruck hervorgehobene Handrad gleich ins Auge. Nicht farblich abgesetzt wurden allerdings die Umstellhebel der Bremsanlage.

Auch die Tampondrucke der für Azar Models in China gefertigten Wagen sind gut und trennscharf, bei den kleinsten Anschriften aber nicht genauso lupenrein wie bei Märklin. Das ist aber nur zu erkennen, wenn wir eine Lupe herausholen, im Anlagenbetrieb also völlig unerheblich.

weiter auf Seite 13



Dezember 2024

Für Vorbildfreunde etwas schmerzlicher ist vielleicht, dass die GATX-Wagen nicht vollständig beschriftet sind. Auf ihnen fehlen die Angaben für Laderaum, Ladefläche, Länge über Puffer sowie Revisionsanschriften.

Die Ursache vermuten wir darin, dass Azar Models sich hier an der intern als Typ 9435 bezeichneten Bauart orientiert hat. Diese ist zwar in ihren Grundmaßen mit den Vorlagen von Logserv identisch, aber neben dem Fischbauch tragen sie noch eine zusätzliche Anschriftentafel. Dort wären diese Angaben eigentlich zu finden doch sie fehlt den Modellen.



Trotz Einsatzes einer Kurzkupplung ist der Abstand zwischen den Puffern von zwei benachbarten Wagen recht groß. Grund dafür ist die Produktphilosophie von Azar Models: Nur bei diesem Hersteller stehen die Drehgestelle vorbildgerecht weit außen und beeinflussen damit auch das stimmige Gesamtbild in sehr positiver Weise.

Gut sind die Gravuren, die im gerade angesprochenen, unteren Rahmenbereich auch die (nicht bedruckten) Bremsumstellhebel umfassen, ebenso wie die feinen Handräder für den Spindelantrieb. Sie sind, wie auch die UIC-Seilhaken, gelb bedruckt hervorgehoben.

Ein Vergleich zu Märklin

Was ihnen allerdings komplett fehlt, sind die seitlich an den Stirnwänden zu platzierenden Sicherungsverschlüsse für die Planen, deren verbindende Stellstangen an beiden Enden waagrecht über die Stirnwände laufen sollen. Die vergleichbaren Märklin-Modelle zeigen sehr gut, wie das auszuführen wäre.

Wir vermuten, dass hier auf Basis vereinfachter Zeichnungen konstruiert wurde, wie sie GATX und andere Vermieter nutzen, um ihren Kunden die wesentlichen Maße und Innenaufteilungen anschaulich zu machen.

Da wir gerade die Märklin-Modelle zum Vergleich herangezogen haben, nutzen wir dies, um die Unterschiede zu erklären. Im Vorbildteil haben wir bereits die typischen Merkmale der Umbauten aus Teleskophaubenwagen erläutert. Die im Hause Märklin erschienenen Modelle zeigen eben diese Merkmale, zu denen auch eine kleine Spitze in Dachmitte gehört.

Azar Models hat modernere Vorlagen ausgewählt, die als Neubauten von Anfang an Planen besaßen und auch eine gleichmäßig verlaufende Dachrundung aufweisen. Seitlich ist der Langträger allenfalls zu erahnen, der Fischbauch ist schlanker ausgeführt und zeigt auch abweichende Senkrechtstreben.

Neubauten laufen durchweg auf Drehgestellen der französischen Y25-Bauart. Für die Spurweite Z ist es eher unerheblich, welcher Unterbauart sie angehören, da selbst leichter erkennbare Unterschiede wie eine gegenläufige Wicklungsrichtung der Schraubfedern kaum noch auffallen.

Bedeutender ist, dass es sich um geschweißte Ausführungen dieser Drehgestelle handelt, denn es gibt auch Gussformen – ob auch Planenhaubenwagen damit laufen, können wir nicht sicher sagen. Für die Modelle ergibt sich hier jedenfalls eine weitere Vergleichsmöglichkeit zu Märklin. Auch hier schlägt das Pendel leicht in Richtung Göppingen aus, denn deren Teile wirken etwas plastischer graviert.



Der direkte Vergleich zwischen Märklin (vorne) und Azar Models (hinten) zeigt die entscheidenden Vorbildunterschiede: Das Dach zeigt bei Märklin vorbildgerecht eine leichte Spitze, die bei Azar Models ebenso korrekt fehlt. Aufwändiger gestaltet ist bei Märklin die Stirnseite mit der Verschlussmechanik. Für die Y25-Drehgestelle wurden in Göppingen plastischere Gravuren gewählt.

Im Anlagenbetrieb fällt das aber weniger auf als die sichtbaren Flächen der schwarz vernickelten Räder. Und bei denen hat hier Azar Models die Nase vorn, denn die feinen Radreifen rücken deutlich näher ans große Vorbild.

Überhaupt spricht das gute Einhalten aller wichtigen Vorbildmaße für die Konstruktion aus Frankreich, mit der sich viele moderne Wagen privater Eisenbahnverkehrsunternehmen nachbilden lassen. Sie sind typisch und perfekt für die moderne Bahn der Gegenwart, in Frankreich wie in Deutschland.

Die Augen reiben wir uns beim Wiegen der Neuheiten auf der Feinwaage. Ganze 11,9 Gramm zeigt sie an, während es bei Märklin nur 8,2 Gramm sind. Im Verhältnis ist das einiges mehr, doch ein Problem im



Wer bei einem Vergleich die Nase vorn hat, ist schwer zu sagen: Für Märklin (rechts) sprechen farblich abgesetzte Bremsumsteller und die unübersehbaren Hebel der Planenarretierung, die bei Azar Models fehlen. Für die Neuheiten aus Frankreich sprechen hingegen die Räder mit den feinen Radreifen und vor allem die korrekte Lage der Drehgestelle, die Märklin in dieser Hinsicht überholt aussehen lassen.

Zugverband erkennen wir nicht. Azar Models liefert hier sehr leichtlaufende Modelle, die der ziehenden Lok nicht zu viel Kraft abfordern.

Das höhere Eigengewicht kommt eher der Betriebssicherheit zu Gute, denn kurze Drehgestellwagen sind durchaus immer wieder mal ein Problemkind bei schlechter Gleislage. Modellbahner, die den Ausstellungsbetrieb mit seinen klimatischen Veränderungen praktizieren, wissen um dieses Phänomen.

Geteilter Meinung können Kunden bezüglich des Kuppelabstands sein. Die Neuheit aus Frankreich nutzt Kurzkupplungen, zeigt aber dennoch einen recht großen Pufferabstand. Der Grund dafür ist schnell gefunden: Märklin rückt seine Drehgestelle zu Lasten des Vorbildeindrucks etwas nach innen, während Azar Models hier konsequent die Vorbildmaße einhält. Deshalb gilt es hier, sich für eine von zwei Eigenschaften zu entscheiden, die nicht vereinbar erscheinen.

Zusammenfassung

Wir fassen unsere Eindrücke nun abschließend zusammen: Die Modelle aus dem Hause Märklin, die als Vorbilder vorrangig bei Staatsbahnen im Einsatz sind, und von Azar Models, geprägt von Vermietern als Hauptkunden, ergänzen sich perfekt. Sie stehen nicht miteinander in Konkurrenz.

Im Zugverband mögen die Unterschiede überschaubar bleiben und gering erscheinen, aber sie sind da. Deshalb macht es Sinn, sie beide in dieselben Züge einzustellen und so bewusst auch zu mischen. Das sorgt für Vielfalt und sogar farbliche Abwechslung. Anlagentauglich sind die vorgestellten Neuheiten schließlich auf jeden Fall.

Der Beitrag aus Frankreich ist hoch zu werten, denn von dort kommen ansprechende Umsetzungen, die sowohl einen Heimatmarkt aufbauen können, als auch den deutschen erheblich bereichern dürften. Schließlich ist Zugverkehr heute nichts mehr, was an den Binnengrenzen der EU endet.

Herausgearbeitet haben wir auch die unterschiedlichen Philosophien, mit der die beiden Hersteller antreten. Schließlich hat sich Azar Models mit dem Einsatz der Spritzgusstechnik, die auch hier wieder angewendet wurde, in Richtung eines Großserienherstellers gemausert. Das gilt auch für die moderate Preispolitik.



Planenhaubenwagen prägen seit fast dreißig Jahren den Montanverkehr erheblich mit. Das Mischen rotbrauner oder verkehrsroter DB-AG-Wagen mit den farbenfrohen Exemplaren privater Einsteller ist vorbildgerecht und sorgt für ansprechende Farbtupfer auf der Modellbahn. Wir führen dies hier am Beispiel der GATX-Modelle als Zugbildungsvorschlag für einen schweren Ganzzug vor.

Trotz eines Kompromisses (fehlende Anschriftentafel) und kleinerer Schwächen bei einigen, wenigen Details (fehlende Planenverschlüsse) sind wir mit beiden Neuheiten in Summe sehr zufrieden. Berücksichtigen für die Neuerscheinungen des Jahres können wir sie nur deshalb nicht, weil sie als Formneuheit noch dem Jahr 2023 zuzurechnen sind und für uns da seinerzeit aber zu kurzfristig erschienen.

Das machen wir heute mit dieser ausführlichen Vorstellung wett und hoffen, dass die farbenfrohen Blechrollen-Transporter neben uns viele weitere Freunde unter den Zetties finden werden. Dann sehen wir sie bestimmt auch auf Ausstellungen wieder, die eben ihre ganz besonderen Anforderungen ans Rollmaterial stellen.

Hersteller der Basismodelle:

<https://azar-models.com>

Hersteller der Vergleichsmodelle:

<https://www.maerklin.de>

Der Weg zur ersten Anlage (Teil 5)

Straßenbau und Stellproben

Teil 5 unserer Reihe ist zugleich erst der zweite für unsere Fertiganlage von Noch, mit der wir Anfängern einen kürzeren Weg zum persönlichen Glück aufzeigen wollen. Passend zum Winter haben wir hier die Jahreszeit gewählt. Deshalb soll es auf ihr nun weitergehen. Dazu verlangt sie heute nach einem Bahnübergang und Wegen für den Straßenverkehr. Gedanken zum Aufstellen der Gebäude werden wir uns ebenso machen!

Unser auf zwei Jahre (2024/25) angelegtes Schwerpunktthema soll Anfängern und Wiedereinsteigern den Weg zur eigenen Anlage ebnen. Dabei gehen wir mit zwei Autoren, zwei grundverschiedenen Themen und Konzepten sowie auch Jahreszeiten und Material bewusst unterschiedliche Wege.

Wir hoffen, dass sich unsere Leserinnen und Leser auf diese Weise bestmöglich nach eigenem Können und der Zeit, die sie für den Modellbau abzweigen können, orientieren können. Schließlich wächst jeder auch mit seinen Herausforderungen, zu denen auch ein sich aufbauender Erfahrungsschatz gehört.



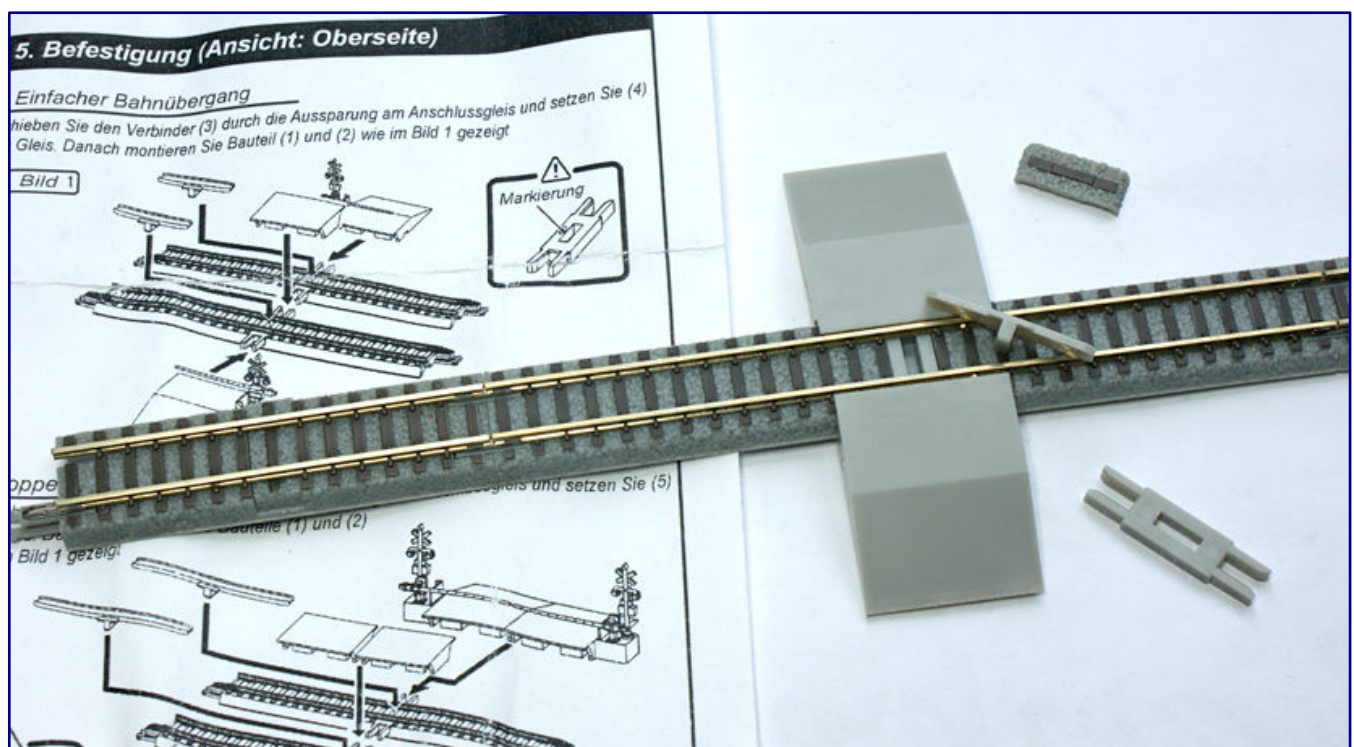
Geschoben von einer V 80, räumt die Henschel-Dampfschneesleuder auf unserer Winteranlage. Ist es Schnee, den sie beiseiteschiebt oder handelt es sich doch nur um Späne des abgetragenen Materials am Einbauort des Bahnübergangs?

Im März haben wir uns mit Teil 1 dieser Reihe auf den Weg gemacht. Die für den Einbau in einen Koffer bestimmte Winteranlage „St. Anton“ (Art.-Nr. 87015) haben wir mit Rokuhan-Gleisen belegt, den beiliegenden Brückenbausatz fertiggestellt und eingebaut sowie auch die Schienenflanken rostig gestaltet. Ein paar Nacharbeiten bekam auch der in der Geländeform angelegte Weiher.

Heute soll es nun weitergehen, denn weder stehen Häuser noch wachsen Bäume auf unserem Areal. Doch bevor wir dort ankommen, bleiben noch weitere Aufgaben zu erledigen. Für den einen oder anderen mögen sie entbehrlich erscheinen, aber wir möchten auch einer Fertiganlage einen persönlichen Schliff verleihen und später schöne Fotomotive erhalten.

Ein Punkt, der uns nicht gefällt, ist die ebenerdige Querung der Bahntrasse. Die sehr schmale Dorfstraße führt am hinteren Anlagenabschluss, teilweise von der Brücke verdeckt, in den Hintergrund. Ein Damm auf Schienenniveau ist nicht vorgesehen.

Das möchten wir gern ändern und dafür bleiben stets zwei Optionen: ein Kaufprodukt oder der Eigenbau. Vom vollständigen Eigenbau sehen wir dieses Mal ab, weil wir im „Winter-Abschnitt“ unserer Reihe die Latte nicht zu hoch legen möchten.



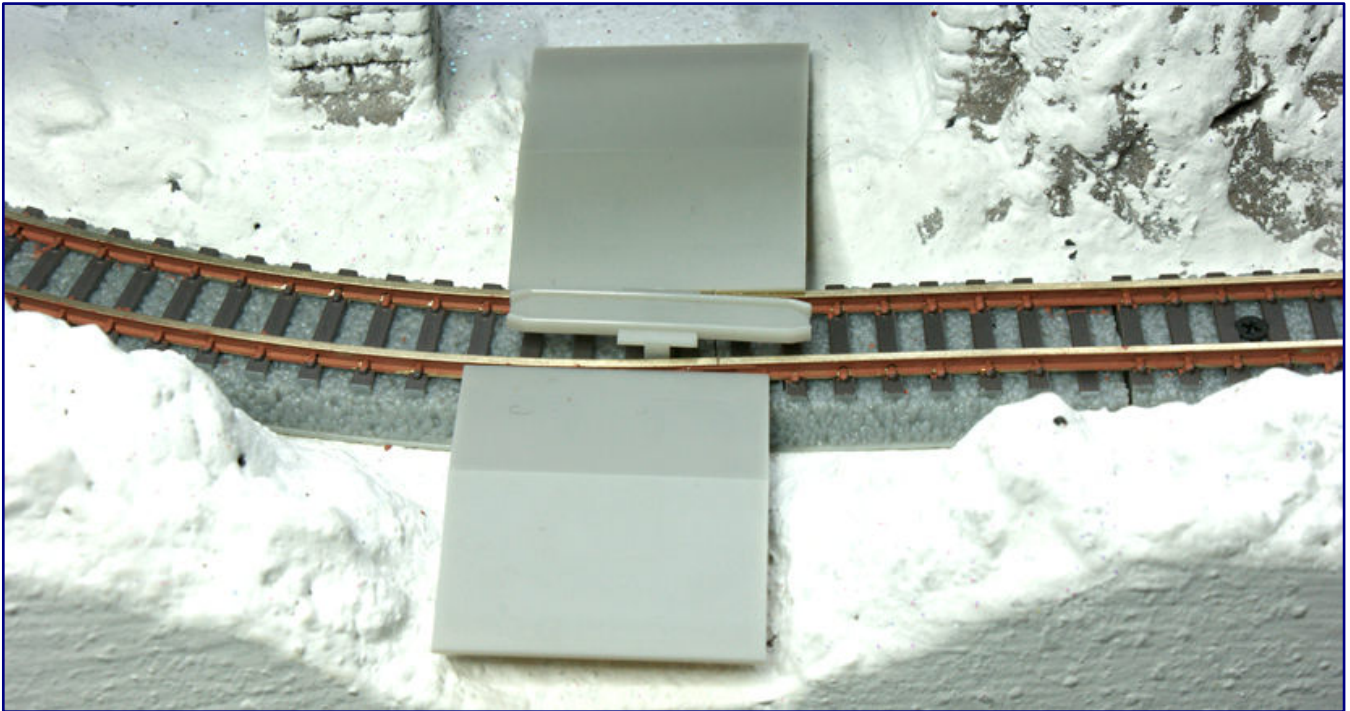
Der „europäische Bahnübergang“ von Rokuhan erscheint uns für die niveaugleiche Kreuzung auf unserer Anlage beinahe ideal. Das ausgeklügelte Stecksystem, welches die ausschiebbaren Schwellen des eigenen Gleissystems nutzt, spricht für ihn.

Und so bleiben uns käuflich zu erwerbende Produkte. Funktionsfähige Elemente mit Schranken oder auch nur Blinklichtern kommen nicht in Frage, weil der zu bearbeitende Bereich nicht gut zugänglich ist und nur ein sehr begrenzter Raum bereitsteht.

Deshalb entscheiden wir uns auch gegen eine Vollschranke aus dem Faller-Sortiment und wählen eine sehr moderne Lösung von Rokuhan: Der Bahnübergang nach europäischer Art (S045-3 / Noch 7297788) ist sehr modular aufgebaut und deshalb am leichtesten zu integrieren.

Er ist ein Bausatz und besteht prinzipiell aus zwei Fahrbahnhälften, die auch einzeln verbaut werden können. Dem Produkt liegen ausreichend Teile bei, um eine zweispurige Straße mit jeweils beidseits installierten Zwei-Farben-Ampeln und Halbschranken über ein Doppelgleis bauen zu können. Wir werden bei unserer Dorfstraße nur einzelne Teile verwenden und auch abwandeln müssen.

Der Platz ist wirklich arg beschränkt, weshalb wir einsehen müssen, dass sich das typische Betonhaus mit der Schaltelektrik nicht ortsnahe einbauen lässt, obwohl wir einen passenden 3D-Druck von Ratimo-Z



Leider deutet sich schon bei der ersten Stellprobe an, dass die Rokuhan-Teile nicht gemäß Anleitung genutzt werden können, weil die Position des Bahnübergangs vom Gelände vorgegeben ist: Hier ist weit und breit keine ausschiebbare Schwelle zu finden. Es bedarf also einer bastlerischen Lösung.

vorliegen haben. Wir stellen uns also vor, dass ein am anderen Ende des Tunnels zu findender Bahnübergang in diese Steuerung einbezogen und mit elektrischen Leitungen verbunden ist.

Unvermeidbare Geländeeinschnitte

Trotzdem stehen im Gelände noch einige Anpassarbeiten an, denn auch eine einzelne Fahrbahnhälfte auf beiden Seiten ist nicht ohne Materialabtrag einzusetzen. Selbst die mittige Schwellenauflage kann nicht gemäß Anleitung genutzt werden.

Rokuhan hat sich ein einfaches wie pfiffiges Stecksystem ausgedacht. So soll nur eine der herauschiebbaren Schwellen demontiert und gegen einen beiliegenden Halter ersetzt werden. Auf diesen würde das Mittelstück gesteckt, die beidseitigen Auffahrten finden in ähnlicher Weise außen ihren Halt.

Für uns ist es leider nicht praktikabel, weil die Stelle der Querung wie auch der Gleisplan vom Hartschaum-Gelände vorgegeben sind. So wird es dann kleben statt stecken heißen, aber da sind wir ja recht erfahren und zeigen Ihnen eine auch anderswo nutzbare Alternative.

Zunächst legen wir die erforderlichen Teile nun lose an, um zu ermitteln, wo und wie die Rampen sich exakt gegenüberliegen und möglichst die Kurveneinfahrt auf der einen Seite auslassen. Mit einem scharfen Universalmesser „Mozart S2“ ritzen wir die Verläufe an, an denen Material zu entfernen ist.

Unter der Brücke benutzen wir dafür einen Druckbleistift, weil wir die per Hand fixierte Rampe dort nicht mit dem Messerschaft hintergehen können. Gerade Schnitte von oben markieren nun die Maße des erforderlichen Materialabtrags.

Ein weiteres Mozart-Messer mit längerer Klinge hilft uns, möglichst plan auf Straßenhöhe den horizontalen Schnitt vorzunehmen. Passproben und feine Nacharbeiten führen bald zum ersten Ergeb-

nis. Da wir es in diesem Fall nicht mit einer klassischen Tiefziehanlage, sondern einem aus Polyurethan aufgeschäumten Teil zu tun haben, sind die nun beschriebenen Arbeiten von jedermann leicht durchzuführen.

Immer wieder saugen wir das gelöste Material ab und nehmen an den schwarz hervortretenden Stellen Stellproben vor, bis alles passt. Sobald die Rampen sich exakt gegenüberliegen, ist es an der Zeit, auch die Sockel für die Schrankenbäume und Lichtzeichenanlage einzupassen. Sie erfordern weitere Markierungen und Einschnitten, die nun schnell von der Hand gehen.



Einige präzise ausgeführte Schnitte sind erforderlich, bis die beiden Rampen ins Gelände passen und sich exakt gegenüberstehen. Mittel der Wahl ist ein gutes Werkzeug, in unserem Fall das Universalmesser S2 aus dem Hause Mozart.

Wenn die Stellprobe der Rampen mit Sockeln erfolgreich ist, bereiten wir alle erforderlichen Bahnübergangsteile für ihren Einbau vor. Als erstes ist die Mittelaufgabe an der Reihe: Hier schaben wir auf der Unterseite den Haltestift ab, damit es genauso tief auf den Schwellen aufliegen kann, wie es beim gesteckten Einsatz der Fall gewesen wäre. Anschließend erledigt eine Nadelfeile den Feinschliff.

Die Rampen von Rokuhan haben werksseitig einen starken Knick im Übergang von der Auf- zur Überfahrt. Diesen schleifen wir ebenfalls mit der Nadelfeile nach, um einen runderen Verlauf zu erreichen. Auch den übrigen Fahrbahnbereich schleife wir etwas über, um das Material aufzurauen und besseren Halt für die später noch folgende Straßenfarbe zu schaffen.

Dann sind die Schranken und Ampeln an der Reihe. Die Schrankenbäume und Antriebe werden gesteckt und bleiben auch so, damit sie während unserer Arbeiten beweglich bleiben. Die Verbindung zum Sockel ist uns aber nicht ausreichend fest genug, was im Ausstellungsbetrieb zum Problem werden könnte.

weiter auf Seite 22



Bild oben:

Bei einer dauerhaften Montage empfiehlt sich eigentlich das Einkleben von Schrankenantrieb und Ampel mittels eines Polystyrolklebers. Um im Fall eines Bruchs aber ein Austauschen zu ermöglichen, nutzen wir hier von unten eingebrachten Uhu-Holzleim zum Sichern der Teile gegen Herausfallen.

Bild unten:

Auch die Unterseite des Mittelteils muss mit Messer und Feile bearbeitet werden, um flach im Gleis aufzuliegen. Auch das erfordert später eine Klebeverbindung.

Zugleich möchten wir einen leicht möglichen Austausch gewährleisten, falls wir mal Bruch zu beklagen haben. Die Lösung ist Uhu-Holzleim aus der Tube, den wir von unten in die Sockelöffnungen für Schrankenantrieb und Ampel einspritzen. Sobald alle Teile eingesteckt sind, lassen wir den Leim trocknen.

Das Einbringen von unten verhindert Klebeflecken auf der Oberfläche, mit Wasser ließe sich die Verbindung später jederzeit wieder anlösen und die Teile dann herausziehen, um sie zu tauschen. Trotzdem ist Weißleim im Modellbau ein wahres „Wundermittel“ mit vielen Einsatzoptionen auch abseits der vorgesehenen Werkstoffe. Sein Halt reicht in diesem Fall für die zugewiesene Aufgabe aus.



Nachdem auch die Sockel ins Gelände eingepasst worden sind, ist es an der Zeit, sie fest an den Rampen zu verkleben. Wir nutzen neben den Einhängehaken auch die Verbindungsfläche zwischen beiden Teilen. Als Klebstoff haben wir dieses Mal Pattex Special Modellbau aus dem Hause Henkel gewählt, der laut Hersteller längst nicht nur Polystyrol miteinander verbinden kann.

Hat der Leim angezogen und ist in der Trockenphase, verbinden wir die Sockel mit den Rampen. Wir haben gut aufgepasst und aus dem Rokuhan-Bausatz diejenigen beiden Exemplare gewählt, die rechts der Straße anzukleben sind. Dauerhaften Halt finden sie in diesem Fall mit Pattex Special Modellbau, der mit seiner Kanüle punktgenau an die Verbindungsflächen gebracht werden kann.

Der Bautrupp rückt an

Wenn unsere Vorbereitungen abgeschlossen und alle Klebestellen ausgehärtet sind, geht es weiter. Wir lassen uns Zeit, denn auch das ist ein Erfolgsrezept guten Modellbaus. Nun gilt es, die beiden Rampen in das Fertiggelände einzukleben.

Eine letzte Stellprobe sichert die korrekten Positionen, an denen sich beide Hälften gegenüberstehen. Und dann ist auch schon die erste von beiden an der Reihe. Auf der Unterseite erhält sie an allen Stellen, an denen sie das Gelände berühren wird, einen Auftrag mit Uhu-Alleskleber. Das Lösemittel ist in diesem Fall kein Problem, weil PU darauf nicht reagiert.



Im Gelände sind deutliche Spuren unserer Schneidarbeiten zu sehen, doch nun setzen wir die Rampen mit ihren angesetzten Sockeln ein und füllen die Freiräume. Dazu haben wir die Unterteile des Bahnübergangs mit Uhu-Alleskleber benetzt.

Zunächst darf der Klebstoff aber, wie beim Kontaktkleben, etwas abfließen. Dann platzieren wir die Rampe an ihrer Einbaustelle und drücken sie für etwa zwei Minuten fest. Der Kleber hat dann angezogen und hält sie sicher in ihrer Lage, ohne Spalten zu schaffen. Sofort im Anschluss folgt auch die zweite Rampe. Gleich danach zieht auch das Mittelstück ins Gelände ein.

Vier Schwellen, mit denen es im dauerhaften Kontakt stehen wird, erhalten jeweils einen Tropfen Pattex Special Modellbau, ebenso die Unterseite des einzuklebenden Teils, um den Kunststoff beidseitig anzulösen, damit er sich möglichst fest verbindet.

Und wieder ist Warten angesagt, bevor wir auch die Spuren unserer Geländeschnitte abdecken werden. Alle Spalte, die an den Schnittkanten sichtbar sind, sollen abgedeckt werden. Dafür brauchen wir ein geeignetes Füllmaterial. Immer gute Erfahrungen haben wir mit Molto-Produkten gemacht, wo wir uns auch dieses Mal im Sortiment umsehen.

Der Holz-Feinspachtel aus deren Hause ist für den Innen- und Außeneinsatz gedacht und sollte daher auch mit dem vorgesehenen Präsentieren der Anlage in einem Schaufenster zurechtkommen. Hilfreich ist auch seine weiße Grundfarbe, die nicht nur die schwarz zu Tage getretenen Stellen wieder abdeckt, sondern auch die perfekte Grundlage für einen Schneeauftrag darstellen wird.

weiter auf Seite 25



Auch bei diesem Projekt leistet der Holz-Feinspachtel von Molto, aufgetragen mit Messerspitze und medizinischem Zahnstocher (Bild oben) wieder gute Dienste. Die Herausforderung ist, auf engem Raum treffsicher die Spalte zu verfüllen (Bild unten). Dabei arbeiten wir mit einer Technik, die dem Aufbauen von Zahnfüllungen vergleichbar ist.

Um ihn treffsicher aufzutragen, greifen wir zu feinem Werkzeug. Eine Küchenmesserspitze wird zum Spachtel, ein Zahnstocher aus gängigen Zahnarztinstrumenten hilft uns, kleine Mengen des Spachtels tief in die Fugen einzubringen. Die Vorgehensweise gleicht dem Aufbau einer Zahnfüllung, kann aber in einer einzigen Schicht erfolgen.

Obwohl wir nur recht kleine Flächen zu bedecken haben, dauert dieser Schritt vergleichsweise lange. Wichtig ist, hier mit Zeit und Feingefühl zu arbeiten, um nicht die Brücke, die Straße oder die Schienen zu verschmutzen.

Geht doch mal etwas daneben, lassen sich Spuren noch feucht abwischen oder mit der sauberen Spitze des Zahnarztwerkzeugs wieder abnehmen. Zu pingelig wollen wir an dieser Stelle aber nicht sein, denn Schneespuren dürfen sich als Folge von Verwehungen und Räumeeinsätzen später auch finden. So benutzen wir auch unsere Finger zum Glätten einzelner Stellen, die sich so erreichen lassen.

Da der Feinspachtel binnen einer Stunde trocknet, können wir in einem zweiten Durchgang auch einzelne Schneehaufen vormodellieren. Diese sollen sich vor allem am Fahrbahnrand finden, aber auch an die Rampenkanten drückt der Wind den weißen Niederschlag und lässt klare Formen in den Übergangsbereichen verschwinden.

Das sollte uns auch bei den Arbeiten in den noch folgenden Teilen immer begleiten: Eine wie von Puderzucker bestäubte Landschaft verliert viele harte Konturen und begeistert uns mit weichen Formen und sanften Übergängen. Ausnahmen sind nur die Bereiche, an denen der Schnee geräumt wird.

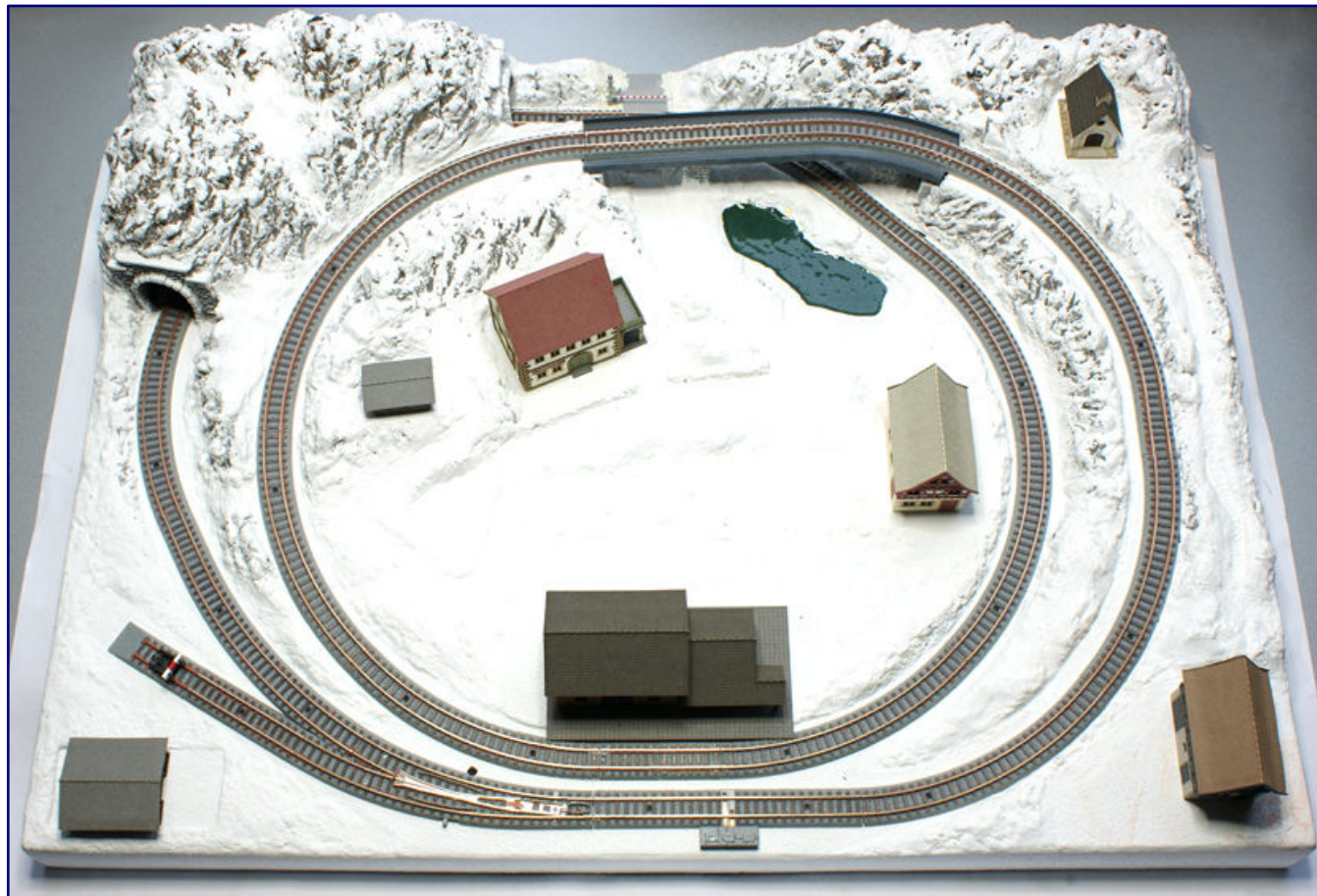


An den werksseitig vorgesehenen Aufstellorten für die Gebäude rütteln wir nicht. Welche Stelle und Ausrichtung sie jeweils erhalten, soll eine Stellprobe ermitteln, denn die harmonische Wirkung auf den Betrachter hängt auch von abgestimmten Farben und den sichtbaren Motiven ab.

Vorarbeiten für den nächsten Teil

Doch diese Arbeiten stehen noch aus und sollen heute nicht unser Thema sein. Wir bereiten diese Arbeiten aber nun schon vor. Dazu wollen wir Straßen und Wege farblich absetzen, denn dort möchte später keine Figur durch den Tiefschnee stapfen.

Zum Einsatz kommen schmale Borstenpinsel und die Straßenfarben von Faller. Unsere Grundfarbe ist „Beton“ (180507), in die wir stellenweise nass in nass etwas das dunklere Produkt ohne Namen (180506) einarbeiten, das eine typische Asphaltfarbe aufweist.



So sollen die Häuser künftig stehen, als beste Anordnung durch mehrere Stellproben ermittelt. Eingesetzt werden ausschließlich die im Text genannten Hartkarton-Bausätze von Noch, deren Zusammenbau wir in **Trainini®** 6/2020 ausführlich vorgestellt hatten.

So treffen wir ganz gut den Eindruck einer Asphaltdecke, die von einem winterlichen Grauschleier überzogen ist. Auch Spazierwege und Hauszugänge kolorieren wir. Auch dabei leistet uns die Straßenfarbe gute Dienste. Danach haben wir alle Tätigkeiten, die wir für diesen Teil vorgesehen haben, erledigt und genießen erst mal die Weihnachtsfeiertage.

Mit den ersten Stellproben für die erforderlichen Gebäude möchten wir Sie auf das einstimmen, was Sie und uns danach erwartet. Treu bleiben wir an dieser Stelle der Marke Noch, von der ja auch die Anlage stammt, die wir ausgestalten.

weiter auf Seite 28



Beim Hervorheben der Straßen und Wege auf der Winterlandschaft kommen beide Straßenfarben von Faller zum Einsatz, die nass in nass verarbeitet werden. Für präzise Linienführungen sind mehrere Pinsel unterschiedlicher Größe erforderlich. Wertvolle Dienste leistet die Farbmischpalette (300087125) von Tamiya.

Dort finden wir seit vier Jahren lichtgeschnittene Hartkarton-Bausätze, aus denen Häuser in den passenden Grundrissen der eigenen Fertiganlagen gebaut werden können. Wie das samt Einbau einer Hausbeleuchtung funktioniert, haben wir bereits in **Trainini®** 6/2020 ausführlich beschrieben und möchten wir an dieser Stelle nicht wiederholen.

Wer hier einen tieferen Informationsbedarf sieht, kann auch auf die lizenzierten Archive oder das Angebot der Deutschen Nationalbibliothek zurückgreifen, an die wir lieferpflichtig sind. Zum Einbau in unser Anlagenprojekt werden alle Bestandteile folgender Noch-Bausätze kommen: der Bahnhof Zeil (44305), das dreiteilige Dorf (44310) und die drei Kleingebäude (44315).

Es dauert eine Weile, bis wir mit dem Ergebnis zufrieden sind und es so harmonisch wie möglich auf uns wirkt. Zugleich erkennen wir noch weiteren Änderungsbedarf, denn das Eingangsgebäude des Bahnhofs stünde mit der Bahnsteigkante sonst zu weit vom Gleis entfernt. Dafür müssen wir aber die Grundplatte an beiden Enden an die Kurveneinfahrt anpassen.



Sobald die Häuser fest in die Anlage gesetzt werden und auch Schotterflächen angelegt sind, soll der Winter sichtbar und kräftig einziehen. Dafür können wir die im Bild gezeigten Arbeitsmaterialien schon besorgen und bereitlegen. Wir werden sie schon bald brauchen, um der Anlage den letzten Schliff für ein realistisches Wirken zu geben.

Schon bald wird es also munter weitergehen, denn die winterliche Saison möchten wir für dieses zur Jahreszeit passende Projekt gern und ausgiebig nutzen. Wer weiß, vielleicht erfahren Sie schon im Januar 2025 von neuen Fortschritten?



Bis unsere Anlage hinsichtlich ihrer Gestaltung auf die Zielgerade einbiegt, bleibt noch einiges zu tun. Bis dahin wird der Bautrupp noch im Dauereinsatz bleiben – auch wenn der Bahnübergang nun schon betriebsbereit ist.

Grundausrüster unseres Projekts:

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

Weitere genannte Anbieter:

<https://www.faller.de>
<https://www.molto.de>
<https://shop.mozart-blades.com>

<https://www.pattex.de>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://www.tamiya.de>
<https://www.uhu.de>

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z



ca.
20%
Rabatt

Märklin 88986 - BR 55 - **nur 216,40€*** statt 269,00€



ca.
20%
Rabatt

Märklin 88808 - BR 218 - **nur 192,30€*** statt 239,00€



ca.
20%
Rabatt

Märklin 88241 - Re 620 - **nur 232,50€*** statt 289,00€



Die Abbildung zeigt ein ähnliches Modell.

Jetzt vorbestellen:

Märklin 88700 - Dieseltriebwagen BR 628

Insider Club-Modell 2025 nur für Clubmitglieder

Clubmitglieder erhalten bei Kauf dieses Artikels über unseren Shop zusätzlich einen exklusiven Artikel gratis, welchen wir nur in Verbindung mit diesem Club-Modell anbieten. Geplant ist ein Archistories-Bausatz einer Diesel-Tankstelle passend zu diesem Zug.

Beachten Sie unsere Angebote auf www.1zu220-shop.de !!!

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

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

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

Viessmann-Lichttransformator 5200 Ein Plädoyer für den Trafo

Steckernetzteile sind im Bereich der Modellbahn auf dem Vormarsch. Sie versorgen Digitalzentralen, analog betriebene Gleise und zunehmend auch die übrigen Versorger. Dennoch halten wir den klassischen Transformator längst nicht für überflüssig und stellen mit einem Viessmann-Produkt eine leistungsfähige Alternative vor.

Gerne wird verbreitet, die Europäische Union habe in einer ihrer Verordnungen Transformatoren verboten. Zudem noch völlig undifferenziert werden solche Aussagen auf das Fertigen, Inverkehrbringen und Benutzen solcher Spannungswandler bezogen.

Immer wieder werden solche Behauptungen herangezogen, um einen Schwenk der Modellbahnhersteller und Digitalanbieter von klassischen Transformatoren zu Netzteilen zu begründen. Das ist nicht richtig, denn mit der DIN EN 61558 gibt es eine gültige Norm, die Anforderungen auch an klassische Transformatoren regelt.



Wenn viele Verbraucher auf der Anlage versorgt sein wollen, dann stellt sich auch die Frage, wie das geschehen soll. Ein separater Lichttransformator kann dann die richtige Wahl sein.

Im Fokus steht besonders die Sicherheit der Anwender, denn die Vorgaben beziehen sich auf Geräte mit Primärspannungen, also auf der Eingangsseite, von bis zu 1.100 Volt. Auch wenn Elektriker hier von Niederspannungen (abzugrenzen zu Hochspannungen) sprechen, sind sie keinesfalls frei von Gefahren, die Gesundheit und Leben des Benutzers gefährden können.

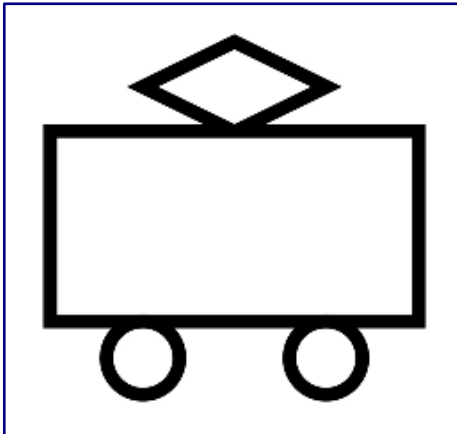
Einleuchtend ist es daher sicher, dass besonders mit Blick auf Spielzeugtransformatoren (DIN EN 61558-2-7.) sehr strenge Anforderungen erforderlich sind, das Einhalten wird mit einem eigenen Symbol (stilisierte Ellok mit aufgebügeltem Stromabnehmer) gekennzeichnet.

Auflösung der im Artikel genutzten Abkürzungen:

EN Europäische Norm

DIN Deutsche Industrie-Norm

VDE Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.



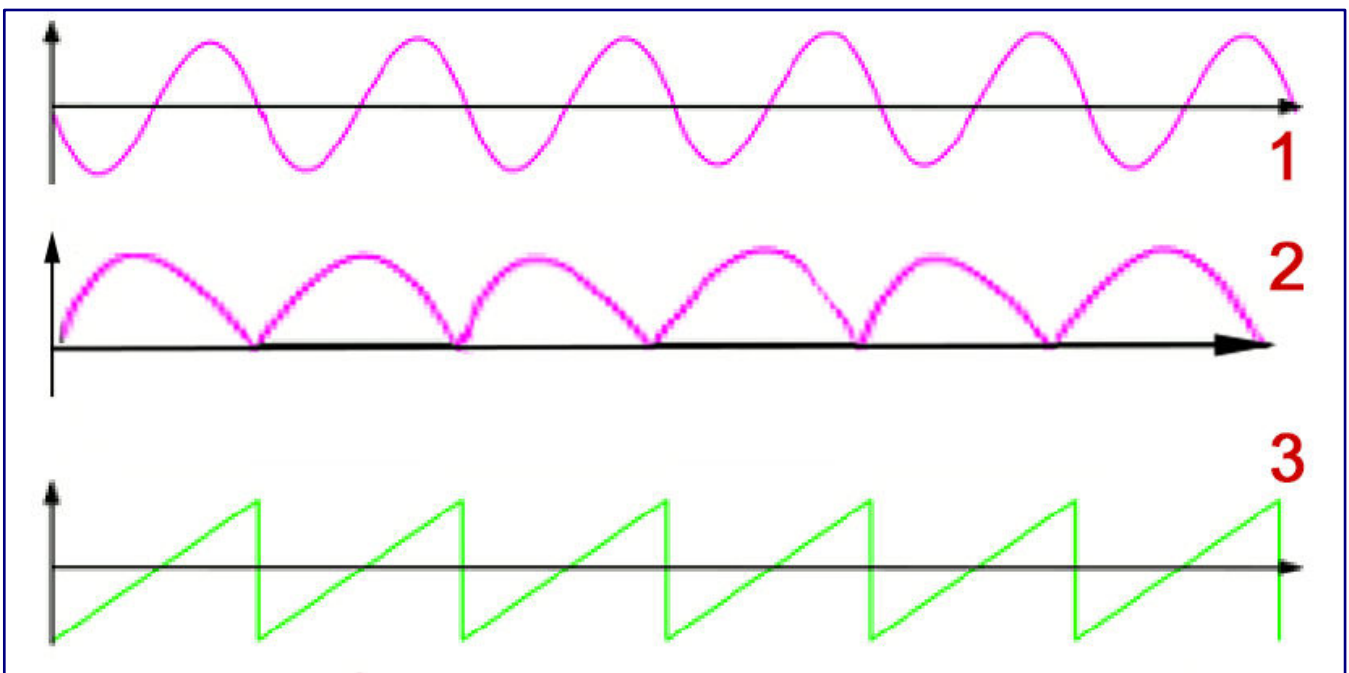
Dieses EU-einheitliche Symbol kennzeichnet Spielzeugtransformatoren und verlangt besondere Sicherheitsmerkmale.

Einigen langjährigen Modellbahnern ist vielleicht noch die Gefahr einer Rücktransformation geläufig. Diese tritt ein, wenn zwei Modellbahntransformatoren durch Parallelschalten eine elektrische Verbindung im Sekundärstromkreis (also auf der Modellseite) erlangen und einer der beiden Netzstecker keine Verbindung zum Stromnetz hat. In diesem Fall liegt dort volle Netzspannung an, die bei unbedachtem und ungeschütztem Berühren zum Stromschlag führt.

Der fast durchgängige Wechsel vom Spulentransformator zum Steckernetzteil im Modellbahnsektor ist also vorrangig Sicherheitsanforderungen geschuldet, aber eben nicht ohne Alternative. Gleichmaßen ist ein Steckernetzteil nicht per se sicher, sondern auch nur bei bestimmungsgemäßem Gebrauch und für den Einsatzzweck ausreichendem Sicherheitsstandard.

Steckernetzteile bieten wegen der vielen Anwendungszwecke und hohen Produktionszahlen heute auch spürbare Kostenvorteile für die Anbieter und sind zudem erheblich leichter, was auch deren Transportkosten positiv beeinflussen kann.

Nicht vergessen sollten wir, dass Modellbahnen allgemein ein elektrisches Spielzeug darstellen und entsprechend sehr hohen Anforderungen unterliegen. Gleichwohl hat der vollzogene Wechsel in der Branche auch neue Probleme mit sich gebracht, denn ein Transformator spannt durch Induktion, die Wechselstrom voraussetzt, einen Strom um.



Unterschiedliche Signalförmn: Die Sinuskurve (1) kennzeichnet den typischen Spannungsverlauf von Wechselstrom, wie ihn ein Transformator abgibt. Wenn ein Steckernetzteil die negative Amplitude umkehrt, entsteht ein gepulster Strom (2). Der von einem Steckernetzteil auf der Sekundärseite abgegebene Strom kann aber auch Zacken aufweisen. Dann sprechen wir von einer Sägezahnspannung (3). Grafik: erstellt mit Hilfe des Lehrmaterials von Norbert Heinz (homofaciens.de)

Auch auf der Sekundärseite wird Wechselstrom abgegeben, während Steckernetzteile elektronisch eine Gleichspannung erzeugen. Auf ihrer Ausgangsseite liegt aber nicht durchweg ein reiner Gleichstrom an, er kann im Oszilloskop Zacken aufweisen („Sägezahnspannung“) oder auch nur die negative Amplitude umkehren. Aufgedruckte Symbole für die Stromart können dem Kunden Aufschluss geben.



Einen für die Spurweite Z gut geeigneten Lichttransformator mit 52 VA Leistung (Art.-Nr. 5200) hat Viessmann seit vielen Jahren im Programm. Er kann auch viele Digitalzentralen versorgen, Ausnahmen bilden aber die meisten Geräte modernster Generation.

Nun könnten wir denken, das alles spielt für den Modellbahnbetrieb keine Rolle, denn entscheidend ist ja, dass alle Verbraucher mit einem für sie passenden Strom versorgt werden: 0 bis 10 Volt Gleichstrom am Gleis für die Lokomotiven und ebenso passend eine Konstantspannung für Verbraucher wie Weichen, Funktionsgleise und Signale oder auch Hausbeleuchtungen.

Mehr als nur eine Alternative

Doch genau hier öffnet sich eine Tür, die wir für ein kleines Plädoyer zugunsten des Transformators nutzen möchten. Märklin führt in seinem Programm auch nur noch ein Fahrgerät mit Steckernetzteil, das eine Gleichspannung von 12 Volt abgibt und mit einer Ausgangsleistung von 12 VA deklariert ist. Nach dem Ohmschen Gesetz bedeutet das einen Strom von 1 A Stärke.

Schnell summiert sich der Strombedarf aller Verbraucher auf einer Anlage durchschnittlicher Größe auf ein Maß, das diesen Wert übersteigen kann. Dann reicht ein Märklin-Fahrgerät nicht aus, um diese Anlage zu betreiben. Wir setzen genau hier an, wo zusätzliche Stromlieferanten erforderlich werden.

Maßgeblich sind oft die älteren Drei- und Fünfpolmotoren beim Rollmaterial, ebenso wie die Spulen der Weichen und Signale oder auch Funktionsmodelle mit weiteren Antrieben. Nicht zu vergessen sind die immer noch im Sortiment geführten „Beleuchtungseinsätze“, hinter denen sich im Vergleich zu modernen LED hungrige Glühlampen verbergen.

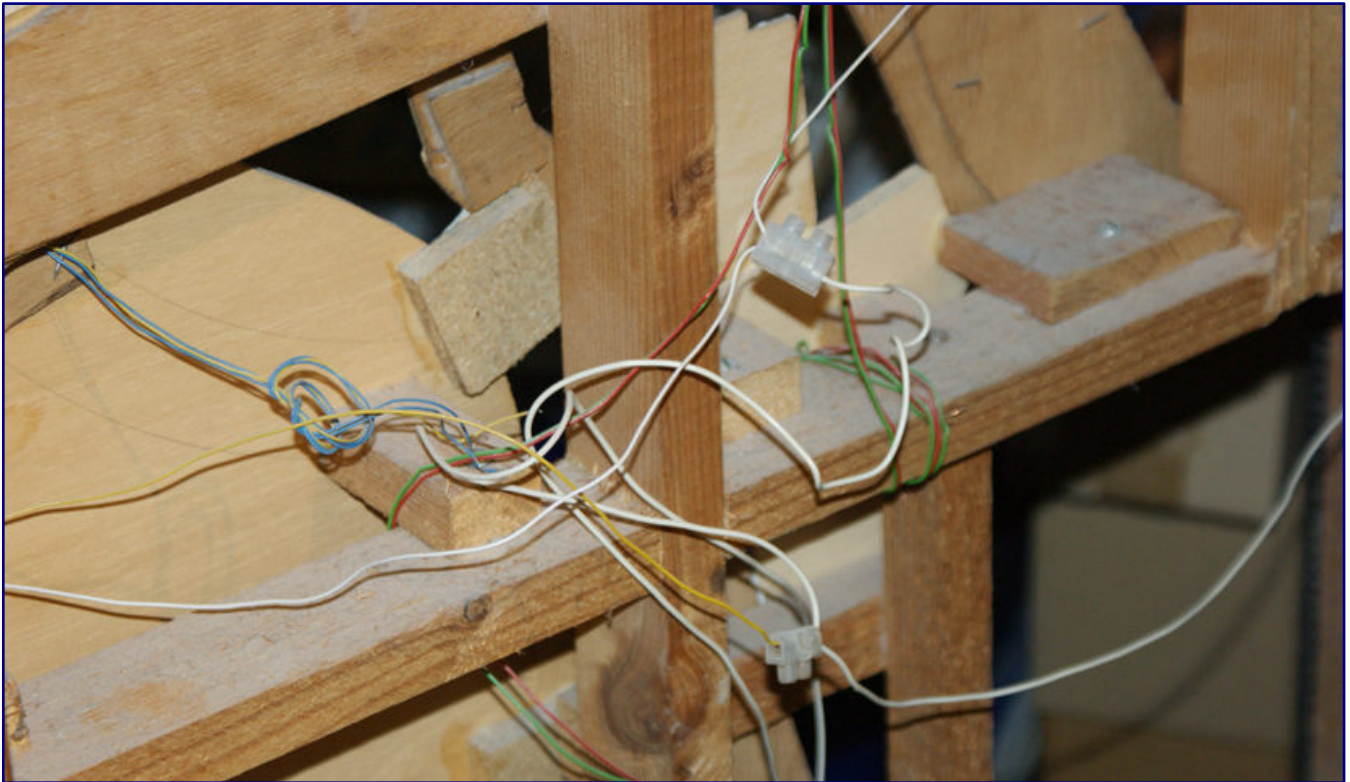
Für den Betrieb allein von ein paar Leuchtdioden mit wenigen Milliampere Strombedarf, die Häuser beleuchten, wird sich kein Transformator lohnen – im Gegenteil: Seine Nennleistung kann zu einem Trugschluss führen.



Hatte der klassische Lichtstrom der Spurweite Z eine Spannung von 10 Volt, so verlangen viele Verbraucher heute 16 Volt. Damit reicht eine Stromquelle meistens nicht aus. Hier sehen wir einige Beispiele solcher Verbraucher, die ebenfalls aus dem Hause Viessmann stammen.

Wird er nicht ansatzweise dementsprechend belastet, liefert er eine bisweilen deutlich höhere Ausgangsspannung, als sie vom Hersteller angegeben wird. Beim Märklin-Transformator letzter Generation (Art.-Nr. 67011) beträgt sie nach unseren Messungen bis zu 14 V am Gleis statt der angegebenen 10 V!

Dieses Phänomen kann durchaus auch zu Schäden an den Verbrauchern führen und bekräftigt die Abkehr von Märklin und weiteren Herstellern. Fahr- und Versorgungsspannung über getrennte Geräte



Ein solcher „Drahtverhau“ treibt Elektrikern Sorgenfalten auf die Stirn und findet sich dennoch unter so mancher Anlage. Wichtig sind neben geordneten (und nachvollziehbaren) Leitungsführungen auch ausreichend groß gewählte Querschnitte, damit es im Kurzschlussfall nicht zum Brand kommt.

zu liefern, bleibt dessen ungeachtet sinnvoll, damit beispielsweise die Fahrspannung beim Schalten von Weichen nicht kurzzeitig einbricht.

Wie zuvor schon erwähnt, liefert ein Steckernetzteil keine Wechselspannung. Die angeschlossenen Verbraucher erhalten hier immer einen Gleichstrom. Was für moderne Leuchtdioden gut ist, kann aber zu Problemen mit den Antrieben von Weichen und Signalen führen, obwohl die kurzzeitig erforderliche und aufgebaute Magnetkraft höher ist: Sie sollen ja nicht dauerhaft magnetisiert werden.

Beim Wechselstrom ist diese Gefahr deutlich geringer, weil die Feldrichtung ständig wechselt. Dies wird durch die Frequenz gekennzeichnet und in Hertz (Hz) gemessen. Der Wert kennzeichnet die Zahl der Richtungsänderungen pro Sekunde und beträgt im deutschen Stromnetz 50 Hz.

Einfach ausgedrückt, steht im Gleichstrombetrieb, wo dieser Impuls fehlt, das elektromagnetische Feld länger und hat mehr Zeit, um auch die Teile des Antriebs dauerhaft zu magnetisieren. Hinzukommt die Gefahr, dass bei zu langem Betätigen des Tasters und nicht rechtzeitigem Öffnen des Stromkreises die Spulen auch schneller überhitzen und durchbrennen können.

Noch nicht betrachtet haben wir den längst nicht mehr einheitlichen „Lichtstrom“ für die Spurweite Z. Seit die Mini-Club im Jahr 1972 das Licht der Welt erblickte, war dessen Spannung auf 10 Volt festgelegt, doch mit dem Ersatz der ersten Signalgeneration durch Zukäufe aus dem Hause Viessmann ergab sich auch auf Märklin-Seite ein Bedarf an 16 Volt – wie in der Spur H0 schon immer üblich.

Mit vollständigem Entfall eines eigenen Angebots an Transformatoren hat der Vollsortimenter aus Göppingen leider kein eigenes Produkt mehr im Angebot, denn die Baugröße H0 ist inzwischen volldigitalisiert und kommt ohne Analoggeräte aus.

Den Zetties bleibt also nur die Wahl, die Signalantriebe entweder mit nur 10 Volt Gleichstrom zu betreiben oder auf andere Anbieter auszuweichen. Verstärkt wird der Bedarf an Alternativen auch dadurch, dass viele Elektronikkomponenten und auch LED-Hausbeleuchtungen, Märklin hat hierzu ja nicht mal ein zeitgemäßes Angebot, für 16 Volt Wechselspannung ausgelegt sind.

Lichttransformatoren von Viessmann

Glücklicherweise gibt es bei einigen Elektronik- und Zubehöranbietern noch Transformatoren, die hier helfen können, solange sie ausreichend belastet werden. Neben Tams Elektronik aus Hannover ist hier vor allem Viessmann zu nennen, deren Produkte dank großem Vertriebsnetz breit verfügbar sind.

Unter den Artikelnummern 5200 und 5201 hat dieser Hersteller aus Hatzfeld gleich zwei Lösungen im Angebot, die sich durch ihre elektrische Leistung unterscheiden. Für die Nenngröße Z sollte regelmäßig die kleinere Ausführung (5200) ausreichen, die wir hier nun vorstellen werden.



Wir haben uns für den kleineren der beiden Transformatoren entschieden. Seine Leistungsfähigkeit sollte für die Belange der Spurweite Z vollkommen ausreichen und auch eine Großanlage versorgen können.

Mit einer Leistung von 52 VA übertrifft dieser Lichttransformator alle einst von Märklin für die Mini-Club angebotenen Geräte deutlich. Ein Ausgangsstrom von 3,25 A bedeutet zudem mehr als das Dreifache des aktuellen Fahrreglers, dessen Leistung bei parallelem Einsatz einzig dem rollenden Material dient. Er ist deshalb in vielen, aber längst nicht allen Fällen eine Alternative als Versorger des Zubehörs.

Für unsere internationalen Leserinnen und Leser sei angemerkt, dass Viessmann nur eine Ausführung mit Euro-Stecker für eine Netzspannung von 230 Volt ~ mit Frequenzen von 50 bis 60 Hz anbietet. Europäische Konformität und Einhalten der DIN EN 61558 / VDE 0570 sind per Siegel bzw. Aufdruck bestätigt, für einen Betrieb außerhalb der Europäischen Union sind uns keine Zertifizierungen bekannt.

Bestimmt ist das hier vorgestellte Gerät zum Versorgen von Beleuchtungen, Weichen und Signalen aller Systeme, d. h. es ist für einen herstellerübergreifenden Einsatz konzipiert und nicht an Viessmann-Produkte gebunden. Das Gerät trägt das Symbol für einen Einsatz als Spielzeugtransformator, was an weitere Normen und Sicherheitsvorgaben gebunden ist.



Verschiedene Symbole und ein Normenverweis informieren über das Einhalten der sicherheitsrelevanten Vorgaben im bestimmungsgemäßen Gebrauch.

Auch digitale Systeme lassen sich damit versorgen, soweit sie auf der Eingangsseite noch einen Trafo erlauben, was bei den jüngsten Generationen nicht mehr der Fall ist. In Frage kommen hier die Zentralen von Viessmann selbst sowie die Uhlenbrock-Intellibox (vor Generation 2neo), Märklin Digital, Lenz, Arnold oder auch Fleischmann.

Ein Abgleich gegen die jenen Produkten beiliegenden Anleitungen sollte vor dem Kauf oder spätestens vor Inbetriebnahme des Trafos eigenverantwortlich immer erfolgen. Dies dient dem Schutz jener Geräte vor Schäden in Folge einer nicht zugelassenen Spannungsversorgung.

Ein Schlagwort an dieser Stelle ist der „bestimmungsgemäße Gebrauch“ gemäß den Normen-Vorgaben, der auch den Endkunden in die Pflicht nimmt. Dazu gehört beispielsweise auch der ausschließliche Betrieb in trockenen Räumen, für den das Gerät im Kunststoffgehäuse ausreichend isoliert ist.

Diese bleibt aber auch nur solange gewährleistet, wie dieser Schutz nicht mechanisch zerstört wird. So dürfen keine eigenen Bohrungen daran erfolgen und ausschließlich die vier werksseitig angebrachten Bohrungen mit Schrauben versehen werden, um den Trafo an einer Steuerkonsole oder auch unter der Anlage zu montieren. Selbstverständlich sollte sein, alle Montagearbeiten nur bei abgeschalteter Betriebsspannung durchzuführen!

Viessmann warnt in seiner Dokumentation, die dem Produkt beiliegt, auch vor der Gefahr einer Rücktransformation, wie wir sie eingangs schon erläutert haben. Ebenso untersagt es der Hersteller, das Gehäuse zu öffnen oder eigene Reparaturen am Trafo (inkl. Netzkabel) vorzunehmen.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen bei elektrisch betriebenen Geräten immer die erforderlichen Leitungsquerschnitte. Hier sehen wir gerade bei Modellbahnern, die nicht über eine einschlägige Berufsausbildung verfügen, eine große Gefahr.



Diese Litzen mit 0,25 mm² Querschnitt vertragen bis zu 5 A Strom. Viessmann verlangt in seiner Anleitung aber satte 0,75 mm² als ausreichende Sicherheitsreserve. Nur bei Brawa haben wir Spulen mit solchen Litzen gefunden, die bis zu 15 A Strom leiten können.

Stellen wir uns (Wassermodell in **Trainini®** 4/2018) den Strom, gemessen in Ampere, als die Menge Wasser vor, die zum Antrieb eines Verbrauchers – hier eines Mühlrads – genutzt wird und die dorthin führende Leitung wie ein Wasserrohr: Der Durchmesser des Rohrs (der Leitungsquerschnitt) bestimmt maßgeblich die maximale Durchflussmenge.

Leitungsquerschnitte und Lieferfähigkeit:

Die in der beiliegenden Anleitung genannten Litzen aus dem Hause Viessmann mit 0,75 mm² Leitungsquerschnitt werden aktuell nicht im Programm geführt. Eine Alternative ist Flachbandlitze auf der 15-Meter-Spule (32380) von Brawa.

Bis 15 A ist diese belastbar, was deutlich mehr ist, als der Trafo leisten kann. Die Litzen aus gleichem Haus mit 0,50 mm² oder 0,25 mm² Querschnitt sind bis 12 bzw. 5 A belastbar. Das veranschaulicht die Sicherheitsreserven, die vom Trafo-Hersteller Viessmann verlangt werden.

Übersteigt die Wassermenge die Leitungskapazität, dann wird sich das Wasser davor stauen und wir sehen dies. Elektrischer Strom ist jedoch unsichtbar, das beschriebene Problem äußert sich folglich anders. Es entsteht Hitze, die sogar einen Brand auslösen kann. Das gilt besonders im Falle eines Kurzschlusses.

Der erforderliche Leitungsquerschnitt darf deshalb nicht zu knapp bemessen sein und lässt sich ausrechnen. Für den Lichttransformator 5200 verlangt der Hersteller in seiner Anleitung selbst mindestens einen Leitungsquerschnitt von 0,75 mm². Das klingt wenig, stellt sich im Vergleich zu einer modellbahntypischen Litze mit 0,14 mm² Querschnitt schon etwas anders dar.

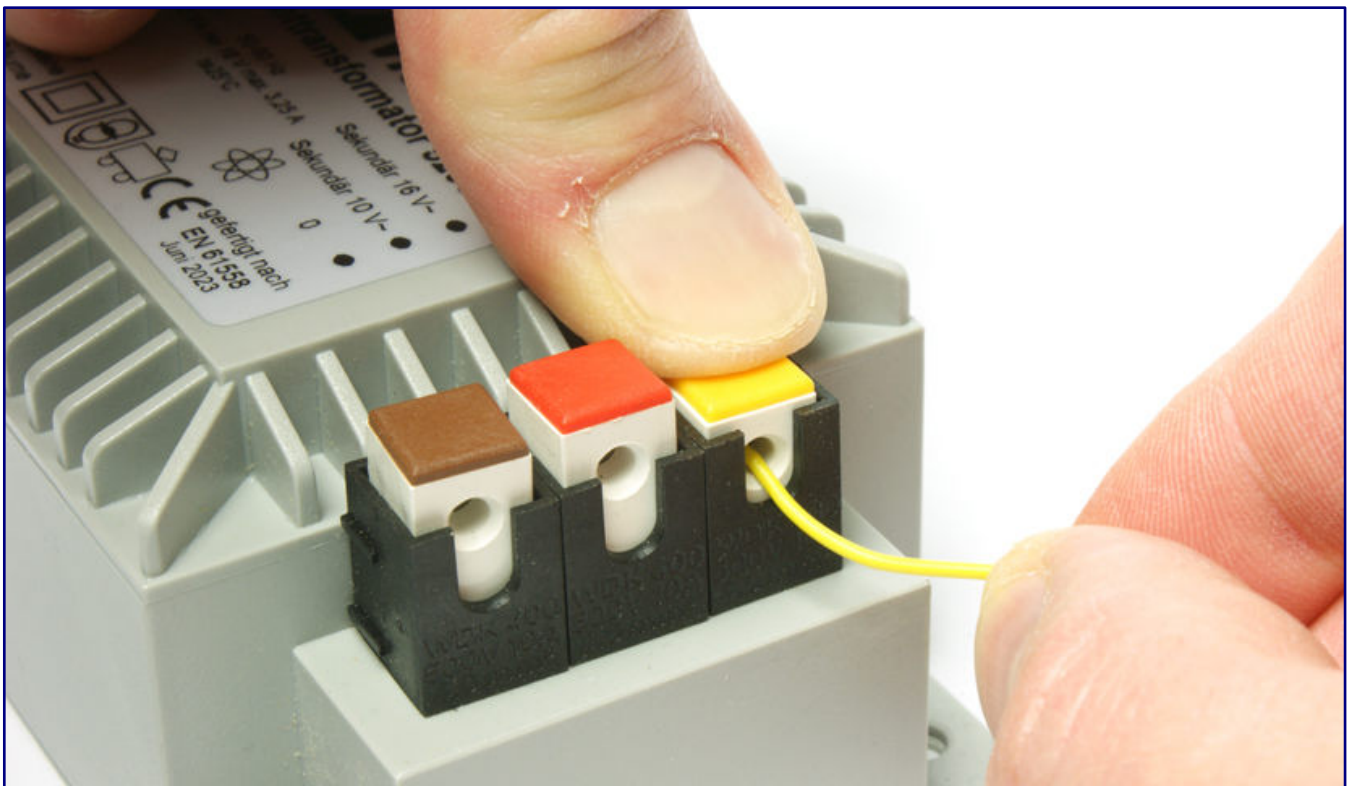
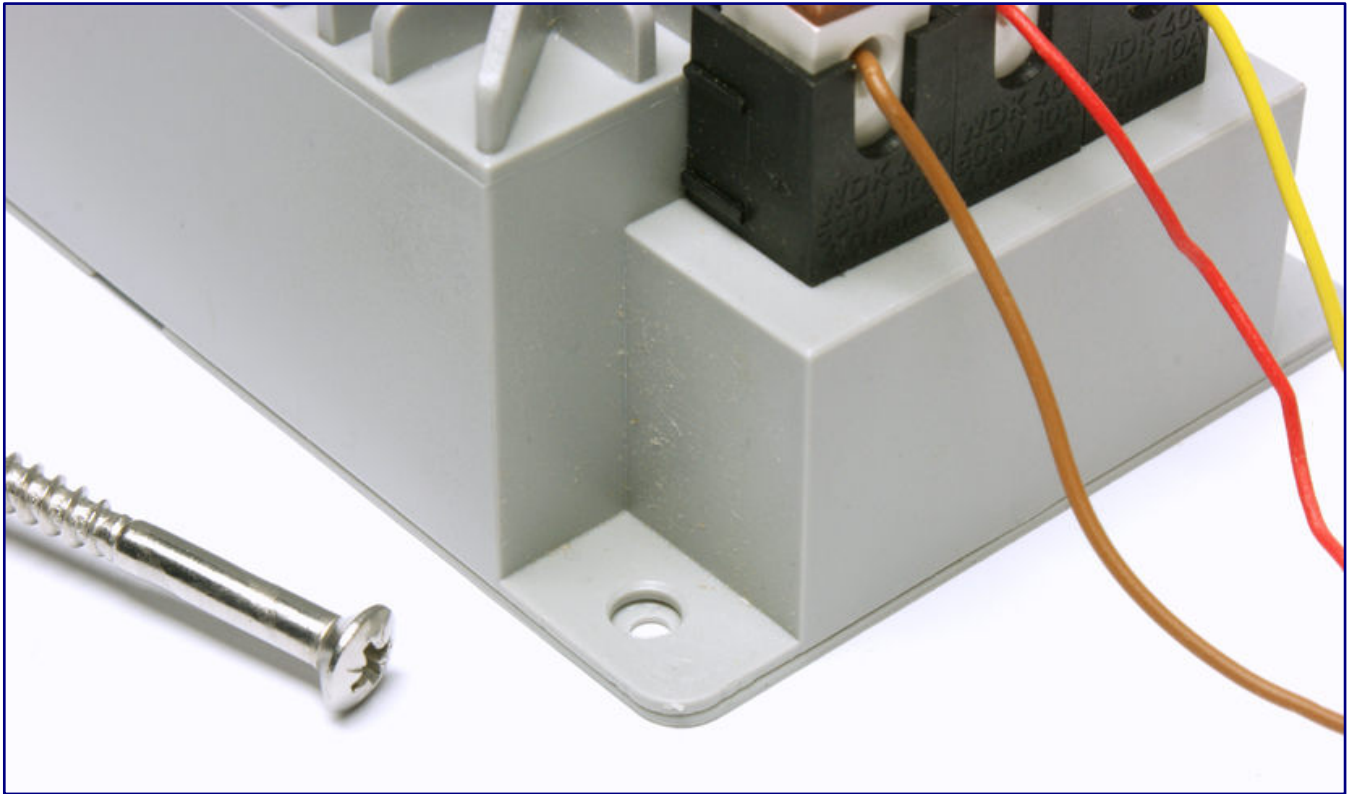


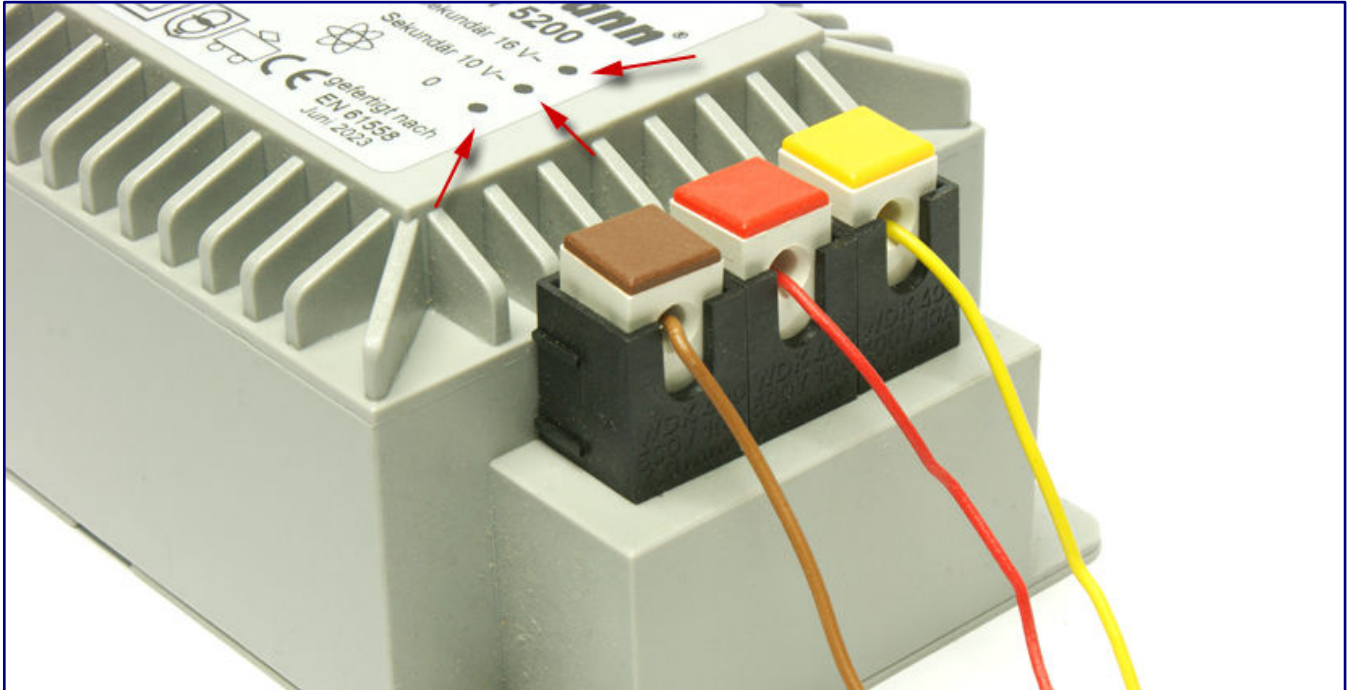
Bild oben:

Eigentlich sollte es keiner weiteren Erklärungen bedürfen, warum nur die Befestigungslöcher am Gehäuserand für die Montage genutzt werden dürfen. Anderenfalls käme es zum Beschädigen des Innenlebens oder an der Schraube läge womöglich volle Netzspannung an!

Bild unten:

Das Anschließen der Verbraucher an der Sekundärseite ist dank Druckklemmen denkbar einfach.

Ein Sicherheitsmechanismus im Inneren des Transformators ist der von den Normvorgaben verlangte Überlastschutz. Üblich sind Thermoschalter, die auf Hitze als Folge von Überlastung oder Kurzschluss reagieren und den Stromfluss vorübergehend unterbrechen.



Der Viessmann-Trafo hat auf der Sekundärseite nur drei Klemmen: Die braune ist die gemeinsame Masse, die für beide Lichtspannungen genutzt wird. Das Potenzial liegt auf der roten (10 V) und gelben Klemme (16 V).

Kühlt sich der Schalter wieder ab, schließt er wieder. Löst der Sicherheitsmechanismus aus, ist dies ein Hinweis, alle verwendeten Transformatoren vom Netzstrom zu trennen und die Ursache zu suchen sowie zu entfernen. Eine Wiederinbetriebnahme kann anschließend nach etwa einer Minute erfolgen.

Wichtig: Der verbaute Überlastschutz hat die Aufgabe, den Transformator vor Schäden und damit auch seinen Betreiber zu schützen, nicht aber die selbstverlegten Leitungen! Das Trennen nicht nur des selbstabgeschalteten Trafos dient dem Schutz vor einer Rücktransformation und Fehleinschätzungen.

Erläutern wir zum Schluss noch die Anschlüsse des Viessmann-Produkts. Wie die Anleitung ausführt, liefert das Gerät zeitgleich zwei Wechselspannungen, nämlich 10 und 16 Volt. Da wir gelernt haben, dass ein elektrischer Stromfluss immer zwei Pole braucht, könnten wir nun vier Klemmen erwarten, wie wir es auch von den früheren Märklin-Transformatoren und heutigen Fahrreglern kennen.

Tatsächlich finden wir am Gehäuse aber nur drei Klemmen (gelb, rot und braun), die mit „16 V“ (gelb), „10 V“ (rot) und „0 V“ (braun) gekennzeichnet sind. Ein Wechselstrom kennt keinen Plus- und Minus-Pol, sondern stattdessen Phase und Masse.

Die Masse ist potenzialfrei (0 Volt) und wird hier gemeinsam für beide Ströme genutzt. Der eigentliche Energieträger ist die jeweilige Phase (10 Volt / 16 Volt). Sie ändert im Takt der Frequenz ihren Wert zwischen positiver und negativer Amplitude – damit physikalisch auch die Flussrichtung. Das Potenzial besteht aber immer gegen Null, hier also mangels Kollisionen gemeinsam genutzt.

Anbieter des Trafos:

<https://viessmann-modell.com>

Lieferant passender Litzen:

<https://www.brawa.de>

Übersicht zur EN 61558:

https://de.wikipedia.org/wiki/EN_61558

Jetzt helfe ich mir selbst

Bauratgeber für die Modellbahn

Es gibt Gutes und Hilfreiches, das sich nicht auf den ersten Blick offenbart. Der vorliegende Titel, dessen Ursprung schon im Jahr 2013 liegt, dürfte dazu gehören. Beim schnellen Durchblättern offenbart er sich als unspektakulär und wenig aufregend, steckt aber dennoch voller guter Ideen und brauchbarer Vorschläge.

Karsten Naumann
Bauen, lackieren und aufstellen
Die wichtigsten Arbeiten
aus der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst – Details für die Modellbahn“

Transpress Verlag
Stuttgart 2013 (2. Auflage 2024)

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 17,0 x 24,0 cm
160 Seiten mit über 160 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71734-3
Best.-Nr. 71734
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Karsten Naumann veröffentlicht seit vielen Jahren in Fachzeitschriften Beiträge zum Thema Modellbahn. Insofern ist er kein Unbekannter. Doch das vorliegende Buch ist nicht neu und ist vom Verlag völlig korrekt als zweite Auflage gekennzeichnet worden.



Der Titel erschien bereits 2013, war schon lange ausverkauft und so sollte bei allen Interessenten großer Bedarf bestanden haben, die nach einem Ratgeber wie diesem suchen. Deshalb stellen wir ihn heute auch vor, denn beim Ersterscheinen haben wir dies seinerzeit nicht getan.

Ein wichtiges Ziel des Werks ergibt sich bereits in seinem Vorwort: Dort verweist der Autor auf das Vorbild, das den Modellbahner stets leiten sollte, um ein gutes Gesamtbild zu erreichen. Auf einer definierten Fläche alles unterbringen zu wollen, was durch den Kopf geistern mag, führt nur selten zum Ziel.

Meistens passt dann gar nichts zusammen und auf jeden Fall wirkt die Anlage dann überladen. Bleibt das Vorbild der Maßstab, ist diese Gefahr schon vermieden und trotz aller erforderlichen Kompromisse ergibt sich ein harmonisches wie stimmiges Gesamtbild.

Als Vorlage für diesen Band, der eine sehr populäre Buch-Reihe weit abseits der Modellbahn aufgreift, diente dem Autor seine eigene DR-Anlage, die im Zeitfenster 1970 bis 1990 angesiedelt ist. Für Zetties bedeutet das, dass sich hier auf Modelle fokussiert wird, die es in unserem Maßstab eher nicht gibt.

Basis bilden aber in der Regel handelsübliche Produkte, die im stationären Handel zu finden sind und mit Kreativität und Ideenreichtum abgewandelt oder angepasst werden. Das schlägt genau in die Kerbe, die Zetties und ihr Wirken ausmachen, denn unser Angebot ist regelmäßig begrenzt und erfordert handwerkliches Geschick wie gute Ideen.

An dieser Stelle zeigt sich aber auch das Alter des Buches, denn einige der im Anhang aufgeführten Hersteller gibt es gar nicht mehr (Beispiele: Hugwa & Wiygn oder angekündigtes Ende bei Asoa) oder sie haben neue Besitzer und Adressen (Minitec oder Silhouette). An dieser Stelle wären Prüfen und Korrigieren vor dem Nachdruck sinnvoll gewesen.

Vermitteln möchte die Lektüre ein Ausstatten der eigenen Anlage mit liebevollen Details, um ein perfektes Nachbilden der Wirklichkeit zu erreichen. Heizedampf im Bahnhof, Prellböcke abseits des Modellbahnstandards oder auch brauchbare wie wirkungsvolle Nebengleise sind typische Themen, die allerdings bei der DR oft ein sehr abweichendes Bild gegenüber DB-Vorlagen bieten.

In getrennten Kapiteln arbeitet sich Karsten Naumann zunächst an Personenbahnhöfen (mit verschiedenen Empfangsgebäuden, Bahnsteigen und Nebengebäuden), Güterbahnhöfen mit ihren typischen Bestandteilen (abseits des üblichen Fokus der Mehrheit an Modellbahnern), den wichtigen Details neben den Gleisen (wie Stellwerke, Bahnübergänge oder auch Signalen) ab, bevor er sich den Anlagen im Betriebswerk widmet.

„All das und noch viel mehr“ verspricht auch der Verlag in seinen eigenen Darstellungen und lobt den zweiten Band der erwähnten Reihe in großen Tönen. Aufräumen möchten wir aber mit einem Hinweis auf leicht verständliche Bauanleitungen: Als solche sehen wir die Art der Inhaltspräsentation nicht.

Zu wenig wird schließlich auf die erforderlichen Bauschritte eingegangen und die begleitenden Fotos mögen zwar sachgerecht sein, aber sie dokumentieren keine Bauschritte und Arbeitstechniken. Das vorliegende Buch ist und bleibt ein Ratgeber für Modellbahner mit einem handwerklichen Erfahrungsschatz und einem Grundmaß an eigenen Fertigkeiten.

Mit den kompetenten Praxistipps, die seitens des Verlags herausgestellt werden, lenkt der Autor eher die Wahrnehmung der Leser auf wichtige Kleinigkeiten, die es lohnt wiederzugeben, weil sie die Umgebung des Vorbilds erst vollständig und funktionstüchtig machen.

Zugleich lenkt er die Phantasie auf Teile oder Bausatzkomponenten, die zweckentfremdet oder kreativ umgewandelt werden können. Es ist also keine Schritt-für-Schritt-Dokumentation, sondern eine Ideensammlung für alle diejenigen, die schon ihre ersten Gehversuche mit der Modellbahn unternommen haben – vielleicht auch nicht mit dem ersten Arbeitsergebnis zufrieden waren.

Leicht verständlich formuliert sind die Ausführungen aber durch die Reihe und das ist aus unserer Sicht ein ganz wichtiger Punkt, um erfolgreich zu sein. Beim Bildmaterial sind wir da etwas geteilter Meinung: Gute und motivlich ansprechende Aufnahmen wechseln sich mit solchen ab, die zwar hinreichend dokumentieren können, aber mit Farben und Kontrasten die Gefühlsebene nicht ansprechen.

Stellenweise ist das auch einer nicht optimalen Lichtführung oder einem nicht perfekt passenden Hintergrund zuzurechnen. Das setzt prinzipiell die Qualität des Gesamtwerks nicht herab, führt aber vielleicht dazu, dass hier nicht beim Stöbern in der Buchhandlung spontan gekauft wird.

Beim schnellen Durchblättern ist gerade die Bildsprache ein Faktor, der uns eben emotional entscheiden lässt. Und so soll diese Rezension auch dazu dienen, dass die vorliegende Lektüre nicht verkannt wird und mit Hilfe unserer Besprechung ihre Adressaten finden soll!

Verlagsseiten:
<https://motorbuch-versand.de>

DB-Baureihe 23 im Filmportrait

Krönung des Dampflokbaus?

1950 erblickte die Baureihe 23 als Neubaulok der DB das Licht der Welt. Sie war eine der ersten Neukonstruktionen der Bundesbahn und bildete auch den Abschluss des Dampflokbaus. Sicher hat sie sich bewährt, wie viele erhaltene Maschinen bis heute belegen. Doch ihre Blütezeit war mit dem Strukturwandel schnell vorbei. Nun bekommt sie beim EK-Verlag ein filmisches Denkmal.



CFT Video Berlin
Die Baureihe 23
Die letzte Neubau-Dampflokomotive der Bundesbahn

EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2024

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

Best.-Nr. 8665
ISBN 401-8-8760-8665-9
Preis 22,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Baureihe 23 ist mit 105 Exemplaren die meistgebaute Neubaudampflokomotive der Deutschen Bundesbahn. Trotzdem erlebte sie keine allzu lange Betriebszeit, gerade die jüngsten Maschinen verschwanden als erste aus dem Betriebsdienst. 1975 war für diese Baureihe endgültig Schluss.

Die Ablieferung von 23 105 durch die Firma Jung markierte den Endpunkt der Entwicklung und Produktion von Dampflokomotiven in Westdeutschland. Neben den „neuen Baugrundsätzen“ von Friedrich Witte sind im Verlauf von rund neun Produktionsjahren viele Neuerungen in die Baureihe 23 eingeflossen.

So veränderte sie auch äußerlich über die verschiedenen Produktionslose immer wieder ihr Bild. Nicht alles, was neu entwickelt wurde, erwies sich als serienreif oder dem alltäglichen Dienst gewachsen: Ein großer Kritikpunkt war beispielsweise der Heißdampfregler, der sich in keiner Neubaulok bewähren wollte.

All das gibt schon viel Stoff für ein Buch oder auch einen Film, wie wir ihn hier vorstellen möchten. Ungewöhnlich viele Maschinen blieben in diesem Fall erhalten und eine große Zahl war oder ist sogar betriebsfähig.

Immerhin 74 Jahre sind seit der Produktionsaufnahme inzwischen vergangen. Die Produzenten dieses Films haben immerhin acht erhaltene Exemplare aufgesucht und gefilmt: 23 019, 023, 029, 042, 058, 071, 076 und 105. Sie repräsentieren gleich mehrere der so unterschiedlichen Maschinen, an denen vor allem die Führerhäuser, der Tendraufbau und die Vorwärmer variierten.

Das Urmuster der Dampflokomotive vertritt im DB-Museum Nürnberg ein Modell der 23 001 von Krupp, an der auch das ungewöhnliche Erscheinungsbild eines Ege-Keks an der Rauchkammertür nachzuvollziehen

ist. Der Bau von 23 072 in den Werkhallen von Jung wird in historischen Aufnahmen gezeigt. Hier haben die Produzenten gute Arbeit geleistet.

Wenn der Verlag neben diesen besonderen wie auch unwiederbringlichen Sequenzen betont, dass in alten Aufnahmen auch der Betrieb von damals gezeigt werde, dann möchten wir dies hier etwas einschränken.

Gewiss ist diese Aussage nicht falsch, doch ihr Anteil erscheint uns erheblich geringer als bei vergleichbaren Produktionen, die für den EK-Verlag schon getätigt wurden. Wir beziehen uns dabei gezielt auf den einstigen Betriebsdienst bei der Bundesbahn.

Ansonsten sind auch analoge und für diesen Film digitalisierte Aufnahmen vom Abschiedsfest in Reihe 1977, aus dem Jubiläumsjahr 1985 oder vom Nostalgiefahrtenprogramm der DB AG in den ausgehenden Neunzigern längst historisch – allerdings zeigen sie allesamt Museumslokomotiven und eben nicht den Betriebsdienst.

Trotz der guten Bildqualität und -auswahl ist das ein verbleibender Kritikpunkt. Die Baureihe 23 wird hier sehr bunt gezeigt, aber meistens sind es keine authentischen Zuggarnituren und -strecken, die für sie typisch waren. Der Anteil des Museumsdienstes ist einfach zu hoch, auch wenn Plandampf mit korrekt zusammengestellten Garnituren eingebunden worden ist.

Der vorgestellte Dampfloktyp, für den ein Portrait bislang in der Tat gefehlt hatte, war zwar als reine Personenzuglok konzipiert, musste aber besonders in den frühen Jahren auch als Schnellzuglok aushelfen und gelangte dann in Dienste, die eigentlich ins Betriebsprogramm der Baureihen 01 und 03 gehörten.

An die „Behelfs-Schnellzuglok“ erinnern Museumsfahrtenaufnahmen, in denen die 23 105 des DB-Museums einer 01 vorgespannt ist. Da sie auch schon seit 2001 nicht mehr betriebsfähig ist, zeigt sich übrigens auch daran, wie alt die meisten Museumsaufnahmen schon sind.

Lobenswert sind viele Führerstandsufnahmen verschiedener Exemplare. Wer genau hinschaut, wird auch dort Unterschiede der einzelnen Spielarten dieser Lok wiederfinden. Und so bietet sich dem Zuschauer die Option, ein eigenes Urteil zu fällen, denn an der Baureihe 23 scheiden sich die Geister.

Auch der Sprecher des Films verweist darauf, dass diese Lok für die einen Ausdruck von Schönheit ist und sie die neuen Baugrundsätze bestens verkörpert, während andere Eisenbahnfreunde sie einfach nur hässlich finden.

Das liegt sicher daran, dass sie auf eine Einheitslok zurückgeht, die in nur zwei Exemplaren gebaut wurde – was im Film übrigens keine Rolle spielt. Diese Konstruktion lieferte die Basis für die DB-Maschine wie auch die Baureihe 23.10 der Deutschen Reichsbahn in der DDR.

Auch sie war eine völlig neue Konstruktion, die sich deutlich von der konstruktiven Quelle unterschied, aber dennoch das Einheitslokgesicht beibehielt. Und so war es schon immer ein Streitpunkt, welche der beiden Konstruktionen schöner und auch besser ist.

Nutzen Sie die schmutzigen und kalten Tage der dunklen Jahreszeit, schauen Sie sich diesen Film an und bilden sich Ihr eigenes Urteil!

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

Weihnachtsgrüße



Liebe Leserinnen und Leser,

vielleicht war 2024 ja nicht nur für uns ein turbulentes Jahr. Neben spannenden Modellbahnthemen, die uns Freude bereiteten, mussten wir leider auch akzeptieren, dass einige liebe Menschen aus unserer Mitte von uns gegangen sind.

Weihnachten ist das Fest des Friedens und deshalb hoffen wir, dass sie Gottes Frieden gefunden haben und es ihnen nun besser gehen mag als auf Erden. Frieden ist auch unser sehnlicher Wunsch für alle Menschen dieser Welt, die immer noch von Krieg und Terror heimgesucht werden.

Unser höchstes Gut ist die Gesundheit, was uns auch innerhalb der Redaktion schmerzlich bewusst geworden ist. Mögen alle diejenigen, die sie bitter vermissen, diese ebenso schnell wiedererlangen, wie es uns vergönnt war.

Vereint mit den besten Wünschen für ein gutes, vom Glück gesegnetes und erfolgreiches Jahr 2025 wünschen wir Ihnen frohe Weihnachten!

Ihre Redaktion

Der Tag der Modelleisenbahn 2024

Leistungsschau in Duisburg

Rund um den 2. Dezember finden bundesweit alljährlich Veranstaltungen statt, die das Hobby Modelleisenbahn wieder in die Öffentlichkeit tragen sollen und zum Ziel haben, neue Freunde für kreatives Betätigen zu gewinnen. Ein Renner unter den Aktivitäten ist die stetig wachsende „Hobby-Show“ in Duisburg-Ruhrort.

Als die Hobby-Show zum ersten Mal stattfand, genügten noch die leerstehenden Räume eines Restaurants. Eng ging es darin zu, aber die Zahl der Besucher blieb noch überschaubar. Mittlerweile würde dieser Raum nicht mal ausreichen, um alle Aussteller unterzubringen, geschweige denn ihre Exponate.

Beständig wuchs und wächst die Ausstellung, die längst in die Räume des Museums der deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg-Ruhrort umgezogen ist, an die das genannte und inzwischen wieder bewirtschaftete Restaurant angeschlossen ist.



Als kaiserliche Badeanstalt diente einst das heutige Museum der deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg, seit einigen Jahren ein fester Treffpunkt zum alljährlichen Tag der Modelleisenbahn.

Unabhängig vom Tag der Modelleisenbahn bietet das Museum eine besondere Atmosphäre, die für sich schon einen Besuch lohnt. Das Gebäude stammt noch aus der Kaiserzeit und war einst ein Hallenbad.



Der Blick ins Herrenbad veranschaulicht das Museumskonzept, zu dem der Modellbau so hervorragend passt. Unten rechts fällt der Blick auf Peter Sturms Präsentation von Kofferanlagen.

Vor einhundertzwanzig Jahren war es noch üblich, dass beide natürlichen Geschlechter getrennt ihren Schwimmsport ausübten.

Deshalb existieren zwei einzelne Gebäudeteile mit getrennten Becken: das Damen- und das Herrenbad. Die gefliesten Becken sind bis heute erhalten und vermitteln daher immer noch einen Eindruck vom kulturellen Leben und den moralischen Vorstellungen vergangener Zeiten.

Sie bieten zudem die perfekte Kulisse für Vorbildexponate im Museum: Die „Wasserfläche“ bilden eingezogene, mit Lichtdurchlass montierte Lamellen nach, die Schiffe sind in Wasserlinie montiert worden. Der Beckenboden dient als zusätzlicher Ausstellungsraum und dem Blick aufs Unterwasserschiff.

Im Innenhof zwischen den beiden früheren Badeanstalten ist ein weiteres Originalexponat zu finden, ansonsten werden wichtige Aspekte und Techniken der Schifffahrt anhand von Modellen erklärt und vorgeführt, beispielsweise Schleusen oder Schiffshebewerke.

So wird unseren Leserinnen und Lesern nun hoffentlich auch verständlich, warum dieses besondere Museum und der Tag der Modelleisenbahn so gut zusammenpassen und zugleich auch einen Türöffner für weitere Sparten des Modellbaus bilden. Die von Markus Schiavo initiierte und organisierte „Hobby-Show“ beschränkt sich deshalb bewusst nicht auf Modellbahnen und erlaubt interessante Blicke über den Tellerrand.

Zugleich scheint sie auch dem Museum einen deutlich stärkeren Zulauf zu bescheren, denn es dürfte dort selten so voll werden wie rund um den 2. Dezember. Auch dieses Jahr, als die Ausstellung am ersten Adventswochenende (30. November / 1. Dezember) stattfand, wurde ein neuer Besucherrekord erreicht.



Stellvertretend für weitere Sparten des Modellbaus seien diese beiden Exponate hervorgehoben. Sie gehören zu einer Präsentation, die von der IG Modellbau Duisburg und den Kleinserienherstellern Germania Figures, MW-Bastelstube sowie CMF Danmar gemeinsam in einem der Räume aufgebaut worden ist.

1.091 Personen, fast hälftig auf Samstag und Sonntag verteilt, fanden den Weg nach Duisburg und dürften nicht enttäuscht worden sein. Einzig die angekündigten Exponate galt es in einigen Fällen zu suchen: Durch einige kurzfristige Absagen, meist aus Gesundheitsgründen, wurde einiges zwischen den Flächen umgestellt und so auch etwas Freiraum geschaffen, um es nicht stellenweise zu eng werden zu lassen.

Viele Sparten des Modellbaus

Und zu sehen gab es tatsächlich einiges, weit über die Modelleisenbahn hinaus. So gehören regelmäßig auch RC-Modelle zum Gezeigten und einiges davon kann auch im Betrieb erlebt werden. Das gilt zwar nicht für Schiffsmodelle, denn Wasserflächen gibt es im Museum ja nicht, aber für die ferngesteuerten Lastwagen, die durch die Gänge gesteuert werden.

Immer wieder zum Gezeigten gehören auch Figures, Modelle und Dioramen der IG Modellbau Duisburg und den Kleinserienherstellern Germania Figures, MW-Bastelstube und CMF Danmar. Auch dieses Jahr lohnte hier ein Abstecher in deren Ausstellungsraum. Erstmals dabei war Jochen Kreitz, der die Schau mit seiner Premiere um das Thema Klemmbausteine erweiterte.

Faszinierend sind auch die vielen Dampfmaschinen (Echtdampfmodelle) vom Dampfstammtisch Essen, die im Kleinen vorführen, was solche Veteranen einst alles angetrieben haben. Gleichermaßen lehrreich ist sicher auch die Ausstellung der Modellbaugruppe der Feuerwehr Duisburg.



Die taktischen Herausforderungen verschiedener Einsatzlagen bringt der Feuerwehrmodellbau nahe, hier mit einem Diorama der Modellbaugruppe der Feuerwehr Duisburg.

Dort lässt sich nicht nur die Geschichte von Lösch- und Spezialfahrzeugen erleben, sondern aus Dioramen auch die Einsatztaktik der Einheiten.

Einsatzfahrzeuge verschiedener Maßstäbe stehen auch bei Torsten Schubert (Z-Lights) im Mittelpunkt. Allerdings geht es dort meistens mehr um ihre effektvollen Beleuchtungen, die er meisterhaft in den gewählten Maßstab umgesetzt. Zugleich führt er den Besuchern vor, wie die vielen LED zuvor mit Litzenanschlüssen versehen werden.

Neu in diesem Jahr ist allerdings etwas anderes als ein Einsatzfahrzeug: Er hat den Ausbau seiner Kirmes vorangetrieben. Hinzugekommen sind das Entenangeln mit hunderten winziger Gummienten, die auf jeden Fall in unserem Filmbeitrag auf **Trainini TV** (Folge 33) für Sie sichtbar werden, und das Fahrgeschäft „Samba“, das aufwändig mit Lichteffekten ausgestattet wurde.

Genau gegenüber steht „Peerless Grain“, eine Spur-N-Anlage mit USA-Thema, die erstmals hier zu sehen ist. Auf kleinster Fläche sehen wir hier die Themen Schifffahrtswege, Landwirtschaft und Industriekomplex miteinander vereint, dargestellt durch einen großen Getreidespeicher direkt am Kanal.

Einen starken Gegensatz dazu bildet die „Moon River Railroad“, eine US-Schmalspurbahn mit weiterer Premiere. Umgesetzt wurde sie in der Spurweite On30, so dass sie auf 16,5 mm Spurweite verkehrt – was bei Normalspur der Baugröße H0 entspräche. Sie belegt eindrucksvoll, wie auch abseits der Regelspurstrecken interessante und vielseitige Themen zu finden sind und liefert sicher auch für uns besondere Anreize.

weiter auf Seite 52



„Gewinne, Gewinne, Gewinne!“ und „Einsteigen, dabei sein!“, tönt es aus den Lautsprechern der Fahrgeschäfte auf der Kirmes von Z-Lights. Einzig die Besucher scheinen beim neuen Entenangeln (Bild oben) oder dem ebenfalls von Torsten Schubert erbauten Karussell „Samba“ (Bild unten) noch zu fehlen.

Fotos auf Seite 51:

In die Vereinigten Staaten von Amerika führen uns diese beiden Exponate unterschiedlichen Maßstabs. Wasser, Landwirtschaft und Industrie kombiniert im Maßstab 1:160 das Arrangement „Peerless Grain“ (Bild oben) mit der Eisenbahn, während die „Moon River“ Railroad“ (Bild unten) mit der Spur 0n30 eine hier eher seltene Baugröße aufgreift und das Thema Wald- und Schmalspureisenbahnen bearbeitet.



Nicht weit von diesem Schaustück entfernt finden wir eine Zechen-Anlage der Interessengemeinschaft Modellbahn Essen, erbaut im Maßstab 1:87. Für Bewohner des Ruhrgebiets bietet sie aus der Vergangenheit bekannte Motive und die typische Atmosphäre, die für viele Jahre hier herrschte – heute gehört dies in der Tat in ein Museum.

Auch die Car-System-Anlage mit Grubenbahn von Thomas Hisgen (behandelt im bereits erwähnten Filmbeitrag auf **Trainini TV**) wirkt vertraut, was vor allem dem Baustil des Industriegebäudes zuzuschreiben ist. So haben in der Vergangenheit auch metallverarbeitende Betriebe ausgesehen, die sich nahe der Schwerindustrie angesiedelt hatten. Faszinierend ist hier, wie die vielen Lkw im Straßenverkehr ihre Routen fahren, an Ampeln halten oder das Einbiegen eines anderen Fahrzeugs abwarten.



In das Ruhrgebiet längst vergangener Zeiten versetzt uns die Zechen-Anlage der Interessengemeinschaft Modellbahn Essen im populären Maßstab 1:87.

Zum Mitmachen lädt die Rangieranlage des MEC Duisburg im Damenbad ein. Auch sie ist in der Spur H0 erbaut und wird digital betrieben. Wie wir uns überzeugen können, dürfen hier auch Kinder mal den Handregler in die Hand nehmen und Pendelzugbetrieb durchführen.

Einen Blick, wie die Zukunft des Modellbaus aussehen kann, können auch Unbedarfte und Neuinteressenten bei Markus Hawener erhalten. Er präsentiert sich zugleich als Hersteller und stellt Dioramen aus. Auf ihnen geht es nicht nur um den Landschaftsbau, sondern vielmehr um den 3D-Druck. Am Beispiel eines Seenotrettungskreuzers sehen wir den frisch ausgedruckten Rohling im Vergleich zum einbaufertigen Modell.

weiter auf Seite 54



Eine Modellbahn unter dem Weihnachtsbaum! Was früher ein verbreiteter Jungentraum war, bildet zum Tag der Modelleisenbahn im Damenbad die Kulisse für den MEC Duisburg (Bild oben). Drei Spur-1-Gruppen sorgen im Untergeschoss des Herrenbads derweil für reichlich lautstarken Betrieb im Maßstab 1:32 (Bild unten).

Im Kellergeschoss des Herrenbads machen verschiedene Modellbahnpräsentationen kräftig auf sich aufmerksam: Hier sind drei Anlagen der Spur 1 zu finden, die neben Beteiligungen aus den Vorjahren auch Erweiterungen beinhalten.



In die Welt des 3D-Drucks entführt uns Markus Hawener. Neben seinen Dioramen sind wir vor allem von den Schiffsmodellen angetan, die mit Hilfe dieser Technologie entstehen.

Die großen Modelle mit Rauch- oder Dampfausstoß sowie kräftiger Geräuschkulisse offenbaren sich zweifelsfrei als Digitalfahrzeuge und fesseln neben den technikbegeisterten Erwachsenen auch die Kinder unter den Besuchern. Abwechselnd röhren hier V 36, V 60 oder V 100 und verschiedene Dampfveteranen, unterbrochen vom typischen Klang des Akkutriebwagens der Baureihe 515.

Reichlich Spur Z

Auf unseren verschlungenen Wegen durch die Räume des Museums sind wir damit nun auch bei der Spurweite Z angekommen, die dieses Mal außerordentlich gut vertreten ist. Stets hat sie hier eine wichtige Rolle eingenommen, aber in diesem Jahr ist ihr Anteil am Gezeigten noch einmal deutlich gestiegen.

Unser Weg führt uns zunächst an den Schaustücken unseres Redakteurs Ralf Junius vorbei, der für und mit dem Stammtisch Rhein-Wupper ausstellt. Daraus ergibt sich eine neue Zusammenstellung von Stammtischbrettchen, die ihm sowie Arnim von Herff gehören und sich dank identischer Norm verbinden lassen.

Nicht fehlen darf Ralfs Kinderanlage, von der die Jüngsten rege Gebrauch machen, um den Schienenbus durch die Acht zu steuern oder abgespeicherte Geräusche auszulösen. Deutlich zeigt sich hier, dass das



Für den Z-Stammtisch Rhein-Wupper zeigt Arnim von Herff dieses Stammtischbrettchen mit Gewerbefläche. Der japanische Triebzug von Rokuhan lässt uns fragen, ob diese Form der Architektur auch im Land der aufgehenden Sonne zu finden sein kann.



Markus Schiavo entführt uns am Stand von Trafofuchs in den Wilden Westen zu den Blutsbrüdern Old Shatterhand und Winnetou.

Wort „Begreifen“ mit den Händen der Kinder zu tun hat und weniger mit dem Sehsinn. Auch die Eltern zeigen sich begeistert, dass ihre Sprösslinge nicht nur zum Anschauen verdammt sind.

Im Guckkasten „Kistrath“ ist das freilich anders, aber der steht auch eher auf Augenhöhe der Eltern und führt einen automatisierten Betrieb auf der eingleisigen Hauptstrecke mit dem Werksanschluss vor. Immerhin startet auch hier der Straßenverkehr in Form einer Lieferfahrzeugs erst auf Knopfdruck der Betrachter.

Wieder eine Augenweide sind die vielen Figuren und Kleindioramen von Trafofuchs. Birgit Foken-Brock beschränkt sich dabei nicht nur auf die Nenngröße Z, sondern bietet auch der Spur N viele feine Kleinode, darunter auch eine Krippe. Angesprochen fühlen sich viele Gäste auch von einer Begegnung der Karl-May-Filmfiguren Old Shatterhand und Winnetou, umgesetzt von Markus Schiavo.

weiter auf Seite 57



Während Birgit Foken-Brock auf ihrer US-Anlage auch Kritik an Hass und Hetze politischer Agitatoren übt (Bild oben), orientiert sich André Kammels an landschaftlichen Motiven des an das Ruhrgebiet angrenzenden Münsterlands (Bild unten).

Auf der Anlage, die Trafofuchs vor einigen Jahren von Dieter Nolte übernommen und Birgit aufwändig wiederhergestellt hat, bietet das texanische Ölfeld einen Seitenhieb auf das aktuelle, politische Geschehen in den Vereinigten Staaten. Im Grenzbereich zu Mexiko sehen wir einen vollständig gefesselten Mann auf dem Boden liegen, um den zwei weitere stehen, die wohl die US-Staatsbürgerschaft besitzen dürften.

Auch so lässt sich von weit weg eine leise Kritik äußern, wohin Hass und Hetze führen, wenn eine offensichtlich blinde und bedingungslos ergebene Gefolgschaft treu einem Anführer folgen, dessen Geisteszustand und Gesinnung immer wieder angezweifelt werden.

Schon ein traditioneller Aussteller in Duisburg ist André Kammels, der als Vertreter für den ZSRR (Z-Stammtisch Rhein-Ruhr) angetreten ist. Nach deren Norm zeigt er zwei neue Module mit Bauernhof, Siedlung und Windrädern. Zweifellos sind wir hier in der Gegenwart angekommen, in der erneuerbare Energien und nachhaltige Landwirtschaft zu den großen Herausforderungen zählen.

Geradezu idyllisch wirkt die Anlage „Kleinleben“ von Volker Bastek. Bereits im letzten Jahr haben wir sie fotografiert und im Magazin gezeigt. Unverändert wird auf ihr analog gefahren und digital gesteuert, aber ihr Erscheinen hat sich kräftig gewandelt.



Auslauf für Märklins neuen Akkutriebwagen: In „Kleinleben“ sind nun auch Stadthäuser zu finden und der Übergang zur Hintergrundkulisse ist von Volker Bastek auch für den Straßenverkehr trickreich umgesetzt worden.

Volker hat das vergangene Jahr dazu genutzt, den „scheinbaren“ Dorfbahnhof zu einem Kleinstadt- oder Vorortbahnhof weiterzuentwickeln. Hinter ihm ist nämlich die Wiese einer Siedlung aus Faller-Kleinstadthäusern gewichen und lässt das Gezeigte völlig anders wirken.

Geschickt hat er es zudem verstanden, auf der rechten Seite sowohl die Straße (mit Hilfe einer Illusion) und die Bahntrasse (durch ein Tunnelportal) hinter die Himmelskulisse zu führen. Nur auf dem linken Ende finden wir noch eine Freifläche, die aufs Gestalten wartet.

Mit einem Augenzwinkern merkt der stolze Besitzer an, die Ausstellung fände genau eine Woche zu früh statt. Nun denn, wir sehen das Gute in dieser Botschaft, denn so haben wir auch für die Auflage 2025 wieder neue Fotomotive zu erwarten.

Nicht fehlen darf auf unserem Weg durch die Spurweite Z ein Aussteller, der erst kurzfristig hinzugestoßen ist und einen Ausfall kompensierte: Peter Sturm, der als Duisburger eine kurze Anreise hatte und uns zwei Kofferanlagen zeigt. Sein noch im Bau befindliches Werk „Laacher See“ hat er nicht dabei, trotzdem können wir uns auch hier nicht satt sehen!

Da ist zum einen der Ruhrpott-Koffer, der die typische Vorstadt-Atmosphäre des Industriezeitalters einfangen und für Betrachter konservieren will. Die Hintergrundkulisse erinnert uns an die Montanindustrie, die mit hohen Schloten und Rauch für Jahrzehnte den Himmel zu verdunkeln schien.

Davor ist aber auch das zu entdecken, was den früheren „Ruhrpott“ einst so lebens- und liebenswert machte: Arbeiterhäuser überschaubarer Größe, kleine Handwerksbetriebe sowie Tante-Emma-Läden in einem direkten Umfeld, das durchaus von viel Grün geprägt war.



In „Alt-Walsum“ finden wir bei Peter Sturm noch die beschauliche Zechensiedlungsatmosphäre vor den Kulissen der Schwerindustrie – so, wie sich viele Auswärtige das Ruhrgebiet noch heute vorstellen und dann von der Realität überrascht werden.

„Alt-Walsum“ hat sogar Bahnanschluss und ermöglicht es den hier wohnenden Arbeitern, auch längere Wege zum arbeitgebenden Betrieb auf sich zu nehmen. Ebenso zum Ruhrgebiet gehörte einst Kommissar Schimanski samt Citroën-Dienstfahrzeug aus der Tatort-Reihe, der sich mit seinem Kollegen an einem Imbiss stärkt.

Götz George verkörperte diese Figur einst mit Herz und markantem Charakter in einer Weise, dass sie geradezu unsterblich wurde und vielen Menschen das typische Wesen der Menschen in dieser Region bis heute in Erinnerung blieb.

Passend zur Jahreszeit erscheint hingegen der Winterkoffer mit dem Elefantentreffen, einer Zusammenkunft von Motorradfahrern, die auch Kälte und Schnee trotzen, um hier ihre Zelte aufzuschlagen.

Die winterliche Atmosphäre trifft genau unsere Erwartungen an den Traum weißer Weihnachten und so lässt Peter es sich auch nicht nehmen, einen Weihnachtszug hier seine Runden drehen zu lassen. Wie ansprechend dies ist, beweisen die vielen Zuschauer, die innehalten.



Einstimmen auf Weihnachten: Peter Sturm sorgt in seinem Winterkoffer mit einem Zug aus den Märklin-Weihnachtswagen der letzten Jahre für die passende Stimmung zum Adventswochenende.

So entstehen hier auch einige Fachgespräche und auch Fragen von Interessenten oder Neueinsteigern stoßen auf die erhofften Antworten. Und so schließen wir unseren Gang durch die altherwürdige Badeanstalt im Bewusstsein, vielen Menschen ein spannendes Hobby nahegebracht zu haben und ihnen mitgegeben zu haben, dass der Modellbau nicht allein von Exponaten, sondern mindestens in gleicher Weise von den Menschen geprägt wird, die ihn betreiben.

Deshalb freuen gewiss nicht nur wir uns auf die Hobby-Show 2025, die durchaus das Zeug haben dürfte, neue und spannende Schaustücke auch bislang unbekannter Aussteller zu locken als auch einen weiteren Besucherrekord aufzustellen.

Museumsseiten:

<https://www.binnenschiffahrtsmuseum.de>

Ihr Weg zu Trainini TV (Folge 33):

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

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Fehlerhinweis zur Oktober-Ausgabe:

In der Ausgabe Oktober steht auf Seite 14, dass Woodrow Wilson am 26. Dezember 1927, während er schon nicht mehr Präsident der USA war... Es sollte 1917 richtig sein. (...)

Joachim Schultheiß, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Vielen Dank für diesen Hinweis! Der Tippfehler ist leider auch durchs Lektorat gegangen, weshalb wir nur hoffen konnten, dass die korrekte Jahreszahl 1917 für alle Leserinnen und Lesern aus dem Kontext der beschriebenen Typengeschichte der Rangierdampflok 0-6-0 zweifelsfrei zu erkennen war.

Märklins 111 verdient eine Superung:

Der Bericht zur BR 111 war klasse und ich möchte ein paar Bilder von meiner umgebauten BR 111 und dem Steuerwagen aus der Packung 8101 teilen. Als die Glühbirnen nicht mehr wollten, habe ich mir Gedanken gemacht, wie ich die Lok und den Steuerwagen auf LED-Beleuchtung umbauen könnte. Auf den Bildern liegt eine Gleichspannung von 5 V an. Man sieht gut, dass das rote Licht nur unten scheint, das weiße auch am Stirnsignal.



Lichtwechsel weiß / rot per LED an der Baureihe 111 wie auch am Steuerwagen. Fotos: Alexander Hock

Der Umbau ist schon viele Jahre her und seitdem ist 8101 der Zug, den ich am häufigsten fahre. Ich habe noch weitere 111er auf weiß/roten Lichtwechsel umgebaut (8155, 8143), aber noch keinen weiteren Steuerwagen.

Alexander Hock, Commerce (Michigan / USA)

Medienpartner der Intermodellbau 2025:

Erstmals ist unser Magazin Medienpartner für die in Dortmund stattfindende Messe Intermodellbau. Wir sind damit eine von nur drei Modellbahnzeitschriften in Europa, die den Messeveranstalter an dieser Stelle mit einer Kooperation unterstützen.



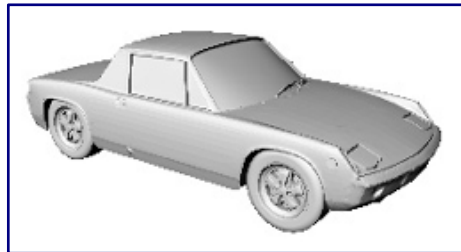
Wir hoffen daher sehr auf eine gute Beteiligung der Spurweite Z und den einen oder anderen Hingucker. Gerne informieren wir Sie an dieser Stelle früh über alles, was Sie für einen Messebesuch auf der weltweit größten Ausstellung für Modellbau und Modellsport wissen müssen.

Ankündigungen von Atlas Model Railroad:

Der US-Anbieter Atlas Model Railroad (<https://shop.atlasrr.com>) hat sechs neue Varianten seines gedeckten 53'-Evans-Wagens mit Doppeltüren angekündigt. Jede davon soll mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern ausgeliefert werden.

Die in den Sechzigern und Siebzigern in Dienst gestellten Güterwagen waren primär für den Transport von Holz- und Papierwaren bestimmt, dienten als Wärmeschutzwagen aber auch dem Transport von Lebensmitteln, die kein aktives Kühlen erforderten.

Atlas versorgt die Spur-Z-Freunde nun bald mit Ausführungen der Alaska (Art.-Nrn. 75000015 / -16), Boston & Maine (-17 / -18), Illinois Central (-19 / -20), Ralston Purina Company (-21 / -22), Bend Millwork Company (-23 / -24) und Georgia Pacific (-25 / -26).



Porsche 914. CAD-Darstellung: Mr ZtraX

Mr ZtraX plant eine Neuheit:

Auch im Vertrieb von Mr ZtraX (<https://www.mrztrax.com>) dürfte bald eine Neuheit zu finden sein. Raffaele Picollo plant mit dem Porsche 914, wie er von 1969 bis 1975 gebaut wurde, ein besonderes Auto für sein Programm.

Das Vorbild war eine Gemeinschaftsentwicklung von Volkswagen und Porsche, dessen Karosserie bei Karmann hergestellt wurde, und sollte das Einstiegssegment bei den Sportwagen bedienen. So wurde das Fahrzeug mit Mittelmotor von beiden Herstellern bald auch unter dem Namen „VW-Porsche“ bekannt.

Letzte Neuheit 2024 bei Klingenhöfer:

Zum Jahresausklang ist auch bei Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoefer.com>) noch eine Neuheit zu melden. Gleich fünf Vögel zum Selbstbemalen werden bei den neuen Möwen (Art.-Nr. Z-TM01E) geliefert. Ihren Kunden erreichen sie einfarbig weiß, weshalb gewiss nur wenige Farbarbeiten beispielsweise am Schnabel oder den Flügelspitzen anstehen.



Die fünf Möwen (Art.-Nr. Z-TM01E) sollten sich problemlos selbst bemalen lassen. Foto: Klingenhöfer Miniaturen

Budenvielfalt bei Yellow Dwarf:

Der tschechische 3D-Druck-Anbieter (<https://www.yellowdwarf.eu>) ergänzt sein Angebot an Verkaufsbuden abermals. Neu ins Programm von Yellow Dwarf kamen im Dezember ein Burger- (Art.-Nr. 60488) und ein Pommes-frites-Stand (60490). Auch diese beiden Stände bauen auf dem Grundkonzept eines Holzhäuschens auf, sind aber im Erscheinungsbild so weit individualisiert, dass ein monotones Erscheinungsbild auf der Anlage vermeiden wird.



Ein Burger- (Art.-Nr. 60488; Bild links) und ein Pommes-frites-Stand (60490; Bild rechts) ergänzen das Programm an sich sehr ähnlichen Marktbuden. Fotos: Yellow Dwarf

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Nun haben es doch noch einige Neuheiten ins Weihnachtsgeschäft geschafft. Mit dem Akkutriebwagen der Baureihe 515 samt Steuerwagen der Baureihe 815 (Art.-Nr. 88251) ist nun in ozeanblau-elfenbeinfarbener Lackierung auch ein Modell für alle Kunden im Handel.

Technisch ist dieser Zug mit DB-Anschriften der Epoche IV identisch mit dem von uns getesteten Premierenmodell für die Insider-Clubmitglieder und auch hinsichtlich Lackierung wie Bedruckung auf dessen hohem Niveau. Es handelt sich hier um eine einmalige Serie für die MHI.

Ebenfalls ausgeliefert wurde die Henschel-Dampfschneesleuder mit Kohletender (87360) für die Epoche IV. Erstmals erscheint sie ohne eine beiliegende Lok und trägt Anschriften der DR (Ost). Kunden können also selbst wählen, welches Fahrzeug sie beim Einsatz auf der Anlage schieben soll oder sie auch ebenso während der Sommerpause im Bw-Bereich abstellen.



Der Akkutriebzug der Baureihe 515 / 815 ist als Einmalserie der MHI in der Farbgebung Ozeanblau-Elfenbein (Art.-Nr. 88251) nun auch ohne Kundenclub-Mitgliedschaft zugänglich.

Schlicht eine Reisezugwagenpackung ohne weitere Hinweise ist eine SBB-Zusammenstellung für die Epoche VI geworden (87663). Der Hinweis auf Einheitswagen vom Typ EW IV wurde aus der Produktbezeichnung nun gestrichen.

Hintergrund dürften vermutlich Kundeneingaben gewesen sein, auf die Märklin reagiert hat: Die ursprünglich geplanten EW-IV-Wagen passten nicht so gut zu den angebotenen SBB-Modellen wie Großraumwagen anderer Bauarten.

Zwei Wagen der 2. und ein Wagen der 1. Klasse bilden nun zusammen mit dem unverändert enthaltenen Panoramawagen einen Schweizer Intercity im Betriebszustand um 2019 nach, für den Märklin mit dem Modell 88594 schon eine passende Ellok im Programm hatte.

Für die verbliebenen Freunde der Epoche II kam die Güterwagenpackung Sekttransport (82553) in den Handel. Die zwei gedeckten Wagen mit Bremserhaus der Verbandsbauart GI Dresden sind bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingestellt und tragen Werbeanschriften der Kessler-Sekt-GmbH.

In die Epoche VI einzuordnen ist die Elektrolokomotive Baureihe 186 (88487) aus der TRAXX-Familie. Das Modell mit vier Einholmstromabnehmern gehört Railpool und ist an Lineas vermietet. Zum Vorbild gibt es Bildbelege, wie sie den historischen Orient-Express der CIWL zieht – auch auf der Anlage gewiss eine interessante Alternative zum täglichen Güterverkehrsgeschäft.

Neue Modelle bei Panzer-Shop NL:

Acht neue Fahrzeuge für die Nenngröße Z meldet uns der Panzer-Shop NL (<https://www.panzer-shop.nl>), die wir nun kurz aufführen möchten. Es handelt sich dabei durchgängig um militärische Fahrzeuge: Bergepanzer 2 („Bergeleo“), Kanonenjagdpanzer, Sd.Kfz.9 FAMO, M109 A3GA1, Ford G398SAM mit NATO-Koffer, den Magirus-Deutz Jupiter 3760 mit Plane, M115 und den Dodge M43.



Der Ford G398SAM mit NATO-Koffer (Bild links) und der Magirus-Deutz Jupiter 3760 mit Plane (Bild rechts) sind zwei der acht neuen Fahrzeuge für die Spur Z. Fotos: Panzer-Shop NL

Ebenfalls in den Maßstab 1:220 übernommen wurde der Figurensatz „Weihnachtsbaum-Verkauf“, der als Zugabe bei Erreichen eines Mindestbestellwerts zugegeben wurde.

Formvariante bei FR für den 1zu220-Shop:

Eine exklusive Formvariante des Omm 32, ex Linz, der DB hat FR Montageservice Uwe Schuster für den 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) aufgelegt. Erstmals erscheint dieser Wagen nun mit Bremserbühne (Art.-Nr. 49.339.31).

Die handgebremste Ausführung erforderte Änderungen beim (nun längeren) Fahrwerk und besitzt ein beim Vorbild einst zum Überfahren mit Fahrzeugen absenkbares Geländer, an dem Handbremsspindel montiert war. Auch eine abweichende Stirnwand am Bühnenende war dafür erforderlich.



Der Omm 32 mit Bremserbühne (Art.-Nr. 49.339.31) ist eine Formvariante aus dem Hause FR. Um das anschaulich zu machen, zeigen wir ihn von beiden Enden, um neben dem (beim Vorbild) absehbaren Bühnengeländer auch die abweichenden Kastenstützen kenntlich zu machen.

Sie ist an der abweichenden Zahl an Kastenstützen zu erkennen und weist hier auf eine Formvariante des beliebten Modells hin. Aufgelegt wird das hier vorgestellte Modell in einer einmaligen Auflage von nur 44 Exemplaren.

Die Modellbahn-Union ist zurück:

Noch ganz frisch ist die Rückmeldung der Modellbahn-Union (<https://www.modellbahnunion.com>) am Standort Issum. Dort werden inzwischen die noch offenen und neu eingehenden Bestellungen bearbeitet. Zum Start, so betont dieser Händler, erwarten seine Kunden viele Neuheiten aus unserer eigenen Produktion, das neue Buch von Stefan Carstens („Güterwagen Band 10“) und viele Sonderangebote.

Auslieferungen und Wichtiges für AZL:

Die erste Neuauslieferung für den Dezember stellt die EMD ES44AC der BNSF mit dem sogenannten „Swoosh-Logo“ (Art.-Nr. 62402-6 bis -9) dar. Zur Seite gestellt wird ihr die EMD SD50 für das Chessie-System (65001-1 / -2). Weitere Neuheiten sind die EMD SD40-2 der Southern mit hohen Lüftern (64218-1 bis -3) und die ALCO RS-3 für die Maine Central (63321-1 / -2).

Modernisierte 40'-AAR-Güterwagen erscheinen einzeln (905407-1) und als Doppelpackung (915407-1) für die New York Central, die Trinity-50'-Wagen laufen in gleicher Zusammenstellung (905602-1 / 915602-1) nun unter dem Einstellerkürzel BKTU bei der Union Pacific. Das gilt auch für die modernisierten Trinity-Kesselwagen der BRGX (905503-1 / 915503-1).



ALCO RS-3 für die Maine Central (63321-1; Bild oben links), EMD SD40-2 der Southern mit hohen Lüftern (64218-1; Bild oben rechts), EMD SD50 für das Chessie-System (65001-1; Bild unten links) und 4180-Druckluftentladewagen der BNSF (916052-1; Bild unten rechts). Fotos: AZL / Ztrack

Die Ortner-Schüttgutwagen von Vulcan (905360-1 / -2) und die 4180-Druckluftentladewagen der BNSF (916052-1) sind hingegen nur als Doppelpackung im Angebot. 53'-Container bietet AZL aktuell einzeln für HUB in Rot (95110) an, in 40'-Ausführung für Pasha Hawaii (95221).

Der Bezug von AZL-Modellen innerhalb der Europäischen Union wird ab sofort deutlich schwieriger. Neben dem 1zu220-Shop dürften vermutlich auch weitere Vertriebspartner abspringen, weil der norwegisch-amerikanische Hersteller nicht bereit scheint, sie bei neuen Rechtspflichten zu unterstützen.

Seit dem 19. Dezember 2024 gilt die Produktsicherheitsverordnung (GPSR), die angesichts des digitalen Wandels neue Vorgaben zur Produktsicherheit macht und den Import sicherheitsmängel- und risikobehafteter Ware unterbinden soll.

Erfüllt ein Hersteller außerhalb des EU-Binnenmarkts diese Vorschriften nicht selbst, obliegen die Pflichten dem Importeur, der dann zugleich innerhalb der EU als Hersteller gewertet wird und in alle Rechtspflichten einzutreten hat.

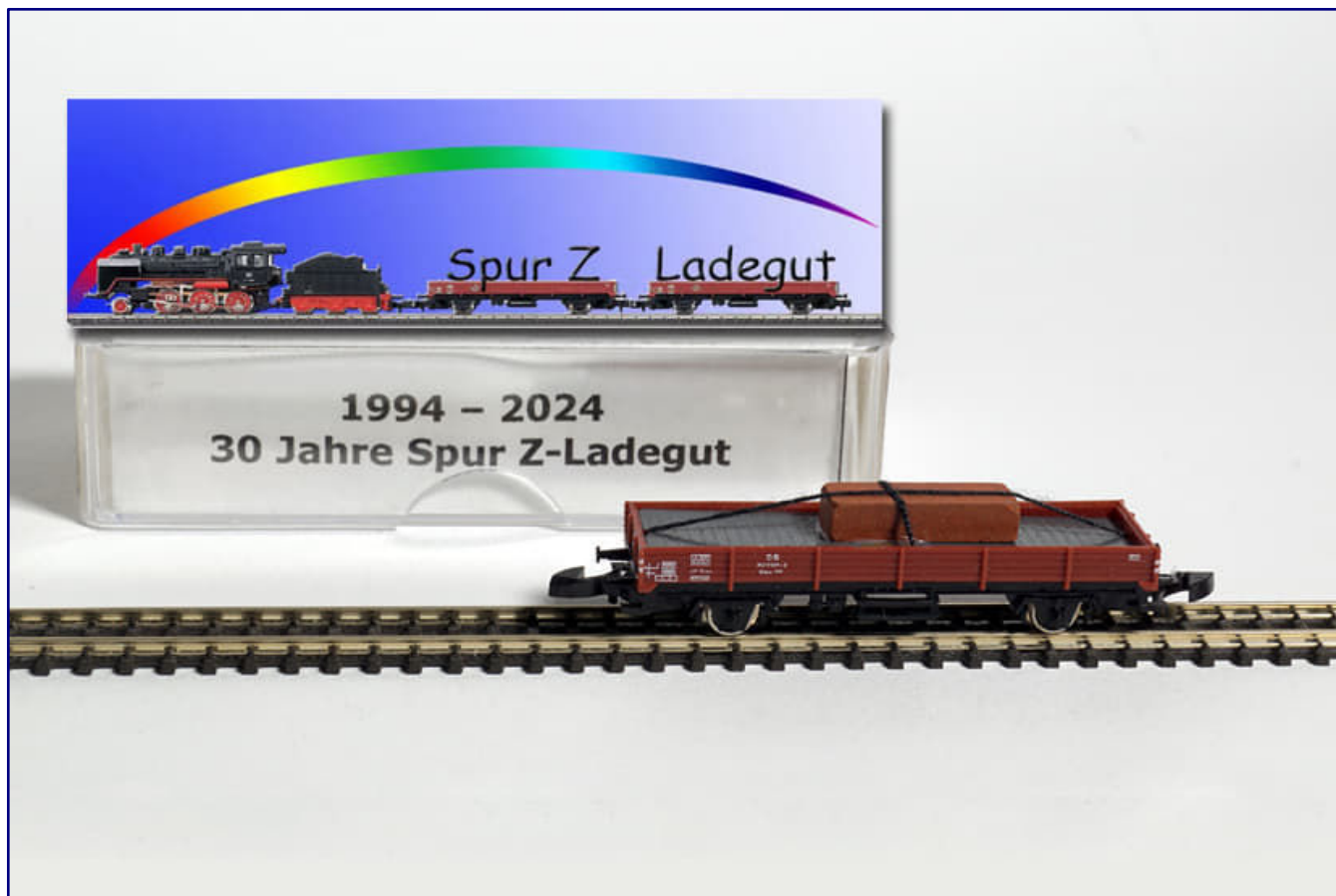
Was den Verbrauchern hier ein Durchsetzen ihrer Rechte im Schadensfall erleichtern mag, bedeutet für die Modellbahnfachhändler eine Bürde und Kostenbelastung, die mit den Margen in diesem Markt nicht mehr zu decken sein dürften.

Wer selbst auf eigene Rechnung in die EU importiert, sollte sich künftig bewusst sein, diese Vorgaben selbst auch erfüllen zu müssen und gegebenenfalls für Schäden Dritter in Haftung genommen werden zu können.

Spur-Z-Ladegut Küpper hört auf:

30 Jahre lang prägten Josephine und Helmut Küpper die Spurweite Z maßgeblich mit. Handgefertigte Ladegüter unterschiedlichster Arten und für viele Wagen des Märklin-Programms sowie einzelne Modelle von FR Freudenreich Feinwerktechnik waren ihre Spezialität, die auch namensprägend war.

Hinzu kamen der Vertrieb gebrauchter Modelle, eigener Märklin-Werbewagen und vor allem auch von Original-Ersatzteilen. Vor einigen Jahren zogen sie sich altersbedingt aus dem Messe- und Ausstellungsgeschäft zurück, was für uns Anlass war, sie schon 2019 zum 25-jährigen Firmenjubiläum mit dem Ehrenpreis unserer Redaktion auszuzeichnen.



Der Wagen zum diesjährigen Jubiläum wird wohl ein letztes Andenken an unseren einstigen Stammlieferanten für Ladegüter bleiben.

Dennoch ging es mit neuen Produkten, Wiederauflagen und langgesuchten Modellen bei Spur-Z-Ladegut Küpper in all diesen Jahren immer weiter. Zum dritten Advent erhielten wir dann den letzten Rundbrief per E-Mail, der traurige Gewissheit schaffte.

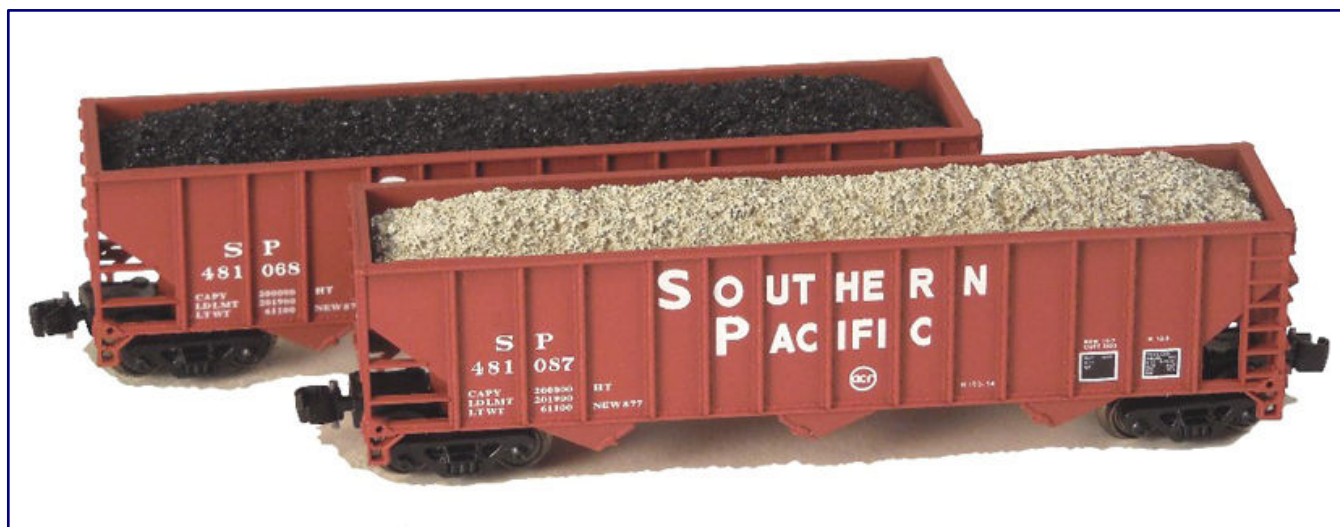
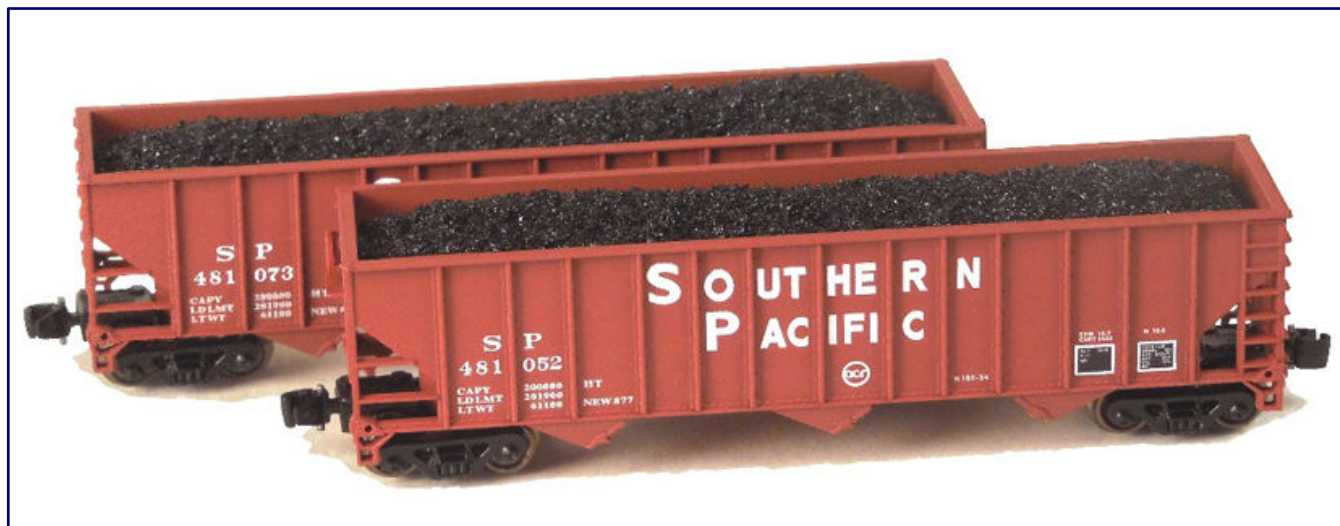
Ausgerechnet im Jahr des 30-jährigen Bestehens soll zum 31. Dezember 2024 der Geschäftsbetrieb enden. Inzwischen findet ein Abverkauf der vorrätigen Ware statt, neue wird es nicht mehr geben. Zu den Hintergrund des nun so plötzlich vollzogenen Schritts lagen uns zum Redaktionsschluss keine belastbaren Informationen vor.

Neuer Vertriebsweg für Madaboutcars:

Der amerikanische Hersteller Madaboutcars verkauft seine Automodelle für die Spurweite Z ab sofort über den Anbieter Showcase Miniatures (<https://www.showcaseminiatures.net>). Im Angebot sind diverse US-amerikanische Pkw-Modelle, die ursprünglich selbst über Shapeways vertrieben wurden.

Zwei Neuheiten bei WDW Full Throttle:

Gleich vier offene 100-Tonnen-Schüttgutwagen für die Spurweite Z fahren aktuell bei WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) vor. Die in den sechziger Jahren konstruierten Wagen, die ein deutlich gesteigertes Ladegewicht aufwiesen, werden auf zwei Zweierpackungen mit unterschiedlichen Betriebsnummern verteilt.



Alle vier Schüttgutwagen laufen für die SP, sie unterscheiden sich neben den Betriebsnummern aber auch durch die Ladegüter. Fotos: WDW Full Throttle

Die erste Packung besteht aus zwei Wagen der Southern Pacific mit Kohlebeladung (Art.-Nr. FT-PZ8027-1), in der zweiten sind je ein Exemplar mit Kohle und Schotter-Einsatz (FT-PZ8027-2) verpackt.

Museumswagen 2025 vorgestellt:

Am 12. Dezember 2024 hat Märklin seine Museumswagen 2025 und deren Partner vorgestellt. Für die Marke Märklin ist dies das Göppinger Bauunternehmen Leonhard Weiss, das 2025 sein 125-jähriges Bestehen feiert.

Wegen kurzfristigen Ausfalls sprangen für unsere Redaktion Thomas Heß und Matthias Vogel als Vor-Ort-Korrespondenten ein. Matthias Vogel ist zudem als Ingenieur bei diesem Bauunternehmen, das sich auch auf den Bahnbau spezialisiert hat und seit Jahren auch Partner für die Märklin-Tage ist, tätig.

Er zeigte sich begeistert vom gelben Seitenentladewagen der Gattung Facs, der die nächsten zwölf Monate im Märklineum als Andenken an einen Besuch zu erwerben sein wird. Angesiedelt ist dieses Modell, das in einer Blechdose ohne Beigabe wie ein Auto zu haben ist, in der aktuellen Epoche VI.

Lassen wir ihn nun mit seinen Eindrücken von der Vernissage persönlich zu Wort kommen:

„Am Eingang wurden die Gäste der Museumswagenvernissage persönlich begrüßt und mit einem Glas Sekt oder Orangensaft empfangen. Neben der noch verhüllten Vitrine mit den neuen Museumswagen knistert ein warmes Kaminfeuer auf dem Bildschirm.

Geschätzt 150 Besucher, darunter Göppingens Oberbürgermeister und sein Amtsvorgänger, Vertreter der Firmen der neuen und der diesjährigen Museumswagen, Pressevertreter, Freunde und Mitarbeiter der Firma Märklin, fanden den Weg ins Märklineum. In einem Bereich der Verkaufsfläche wurden die Regale zur Seite geräumt und Tische und Stühle bereitgestellt.



Stolz werden den anwesenden Fotografen nach den feierlichen Reden die Museumswagen 2025 von den Projektpartnern präsentiert.
Foto: Thomas Heß

Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle begrüßt alle Gäste per Handschlag, bevor er die Bühne betritt. Es sei Zeit, die neuen Museumswagen vorzustellen, schließlich zeige der Kalender den 12. Dezember 2024 an - also Halbzeit bis Weihnachten.



Partner für die Marken Märklin und Trix ist 2025 das Bauunternehmen Leonhard Weiss, das sein 125-jähriges Firmenjubiläum feiert. Foto: Matthias Vogel

In seiner Rede erinnert er an das Überraschungsmodell des Krokodils, welches er letztes Jahr vorgestellt habe. Die Verkaufszahlen waren sehr gut. Deshalb hat er auch dieses Jahr wieder eine Überraschung parat: der TWE600, eines der ersten Spur-H0-Modelle, erfährt im Laufe des Jahres 2025 eine Wiederauflage.

Nun schwenkt er herüber zu den Museumswagen 2025. Es wird jedes Jahr eine Firma gewählt, mit der Märklin in irgendeiner Form in Beziehung steht. Bei den Märklin-tagen ist es seit vielen Jahren die Firma Leonhard Weiss, die einen Teil ihres Firmengeländes als Veranstaltungsort zur Verfügung stellt.

Zudem handelt es sich um ein Göppinger Traditionsunternehmen, welches 2025 auf eine 125-jährige Firmengeschichte zurückblicken kann. Wir erinnern uns: Zum 100-jährigen Jubiläum (2000) wurde bereits ein Museumswagen gemäß Epoche I herausgegeben.

Passend zum LW-Vectron in der Baugröße H0, der momentan in der Endmontage ist und noch vor Weihnachten ausgeliefert werden soll, gibt es dieses Mal moderne Wagen in den Spuren Z, N, H0 und 1. „Das schreit nach einem Ganzzug“, fügte Herr Bächle grinsend hinzu.

Alexander Weiß, Geschäftsführer von Leonhard Weiss, skizziert nun die Firmengeschichte des Bauunternehmens. Der Auftrag zum Bau der Härtsfeldbahn (Aalen - Neresheim) war der Beginn der Firma. Später kamen zum Gleisbau noch der Straßen- und Ingenieurbau hinzu.

Nach dem Tod des Firmengründers Leonhard Weiß führte zunächst seine Ehefrau das Unternehmen weiter, bis sein Sohn und Schwiegersohn Geschäftsführer wurden. Heute sind die Urenkel des Firmengründers Leonhard Weiß in der Geschäftsführung des 7.800 Mitarbeiter großen Unternehmens tätig. Es ist mit modernen Maschinen deutschland- und europaweit tätig. Qualitätsanspruch und Präzision seien weitere Verbindungen zwischen Märklin und dem Museumswagen-Partner.

Mario Böhme aus dem Vorstand der Preßnitztalbahn skizziert im Anschluss das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit seinen blauen Lokomotiven. Auch sie sind deutschlandweit unterwegs, aber die Gesellschaft ist zugleich auch schmalspurig im Tourismus tätig.

Nach dem Stilllegen und Abbau der Strecke kurz vor der Wende wurde Stück für Stück ein Teil wieder aufgebaut. Er wird heute wieder mit Schmalspur-Dampfzügen befahren. Vor wenigen Wochen wurde eine neue Brücke, natürlich blau angestrichen, in Betrieb genommen.



Hier sind die Museumswagen 2025 für die Spuren H0 (oben) und Z (Art.-Nr. 80036; unten) zu sehen. Eine Beigabe enthalten sie beide nicht. Foto: Matthias Vogel

Die Weichen für die Zukunft sind gestellt. Die Anliegergemeinden der noch nicht wiederaufgebauten Streckenteile haben sich dazu verpflichtet, die ehemalige Trasse freizuhalten. Somit ist deren Erhalt langfristig gesichert, denn, so führt er aus, „wer weiß heute, was in dreißig, vierzig oder fünfzig Jahren ist und wie der Nahverkehr dann aussieht?“.

Endlich fällt dann der rote Samtvorhang von der Vitrine und gibt den Blick auf die Museumswagen 2025 frei. Die schmucken Objekte werden zur Präsentation herausgenommen und stellen sich anschließend den versammelten Fotografen zum Portrait – so auch uns.

Als Abschluss zeigt der lokale Fernsehsender „Filstalwelle“ ein Filmporträt von Wolfrad Bächle. Darin wird sein bereits 44 Jahre langer Werdegang mit und bei Märklin dargestellt: vom märklinbegeisterten Jungen über den Azubi, Abteilungsleiter und Werksleiter bis hin zum Geschäftsführer ist alles enthalten.

Der Film steht unter <https://www.youtube.com/watch?v=Gqwtma4uW8I> zum Anschauen bereit. Herr Bächle zeigt sich nach Ende des Films gerührt und ihm fehlen die Worte. So bleibt uns der Abschluss dieses Hobbyjahres auch mit einer ganz persönlichen Note gut in Erinnerung!“

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: Thomas Heß, Torsten Schubert, Matthias Vogel

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.