

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



Funkgesteuert digital bedienen

Märklintage in Göppingen
Verlassene Orte

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ehe wir uns versehen, ist der Sommer vorbei. Regen, Nebel und fallende Blätter sind Eindrücke, mit denen wir nun tagtäglich wieder umgehen. Womit wir ebenso vertraut sind, ohne besondere Bedeutung zuzumessen, sind verlassene Orte.

Kein Gebäude verfällt von heute auf morgen, kein Gleisfeld wird über Nacht zum „botanischen Garten“. Solche Prozesse verlaufen über Jahre und werden uns selten bewusst.

Und doch haben sie besondere Reize, die einen Trend ausgelöst haben, Menschen neugierig machen und sie irgendwie herausfordern. Genau das können wir uns auch auf der Modellbahn zu eigen machen, wenn wir es denn bewusst und auch überlegt tun.

Das beschreibt uns heute mein Redaktionskollege Dirk Kuhlmann. Das modellbauerische Können sollte jeder besitzen, es entscheiden eher der persönliche Blickwinkel und ein wenig Mut beim Angehen eines solchen Themas. Deshalb stellt dieses Thema eine perfekte Fortsetzung in unserem Jahresschwerpunktthema „Randerscheinungen“ dar.

Ein völliger Kontrast dazu waren die Märklintage im September: lebendig, bunt, gut besucht und voller Exponate – als Vorbild oder Anlage – in hervorragendem Zustand. Ein Mal mehr bewies die Spurweite Z dort, wie lebendig und facettenreich sie ist.

Und dies hat auch abseits unserer Baugröße Anklang in der Fachpresse gefunden. Das ist Lob und Anerkennung zugleich. Deshalb möchten auch wir sie ausführlich mit einem Bericht verwöhnen. Sollten Sie nicht dabei gewesen sein, erleben Sie drei spannende Tage zumindest virtuell. Dazu wird selbstverständlich auch noch eine neue Folge von **Trainini TV** gehören, die unser Kollege Ralf Junius aktuell vorbereitet.

Fragen werden in Göppingen sicher auch wegen der V 320 an Märklin herangetragen worden sein. Auch unsere Testmodelle waren zur Ausbesserung dort. Ausführlich haben uns die Ansprechpartner mit Informationen versorgt, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.

Ebenso liegt uns eine Neuheit aus dem Hause Märklin vor. Die Mobile Station WLAN ist zwar nicht für unsere Baugröße geschaffen worden, aber eben doch geeignet. Das hat sie in unserem Test nachweisen können, dessen Ergebnisse gleichermaßen in diese Ausgabe eingeflossen sind.

Wie (fast) immer an dieser Stelle schließe ich meinen Flug durch die Themen mit dem Blick auf Nachrichten und Neuheitenmeldungen, die wir zusammen mit eingegangenen Leserbriefen in den Dialog gestellt haben.

Nicht zu vergessen sind die zwei Literaturbesprechungen, die ja auch eine feste Tradition bilden. Spannend und hilfreich sind sie ebenso, sie haben dieses Mal nur keinen direkten Bezug zu einem anderen Bericht im aktuellen Heft. Ideen für neue Modelle liefern sie dennoch! Und so wünschen meine Kollegen und ich viel Spaß beim Lesen.

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Erfolgreich modifiziert.....	4
------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Der Charme verlassener Orte	11
-----------------------------------	----

Technik

Alles in einer Hand	22
---------------------------	----

Literatur

Aktuelle Triebwagenübersicht.....	37
Neue, schnell vergessene Wagenklasse.....	39

Aktuelles

Wieder Leben in der Bude	42
Zetties und Trainini im Dialog.....	70

Impressum	85
-----------------	----

Wir danken unserem Leser Jan Szymkowiak für seine stimmungreiche Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. Oktober 2023

Titelbild:

Die wendezugfähige 78 235 darf im Oktober den Test von Märklins neuer Mobile Station 2 unterstützen. Das gelingt zwar erst nach dem Umschiffen einiger Klippen, offenbart dann aber erheblichen Spaßfaktor. Unser Fazit fällt denn auch deutlich aus.

Nacharbeiten an der V 320 Erfolgreich modifiziert

Als die V 320 von Märklin angekündigt wurde, fand sie viel Zuspruch und stieß auf große Begeisterung. Entsprechend ernüchternd war unser Test, der einige Defizite offenbarte und von einem Produktrückruf begleitet wurde. Vier Monate später ist es Zeit, unseren ersten Eindruck in wichtigen Punkten zu revidieren, denn der Hersteller hat die Sorgen seiner Kunden gehört.

In **Trainini**® 6/2023 haben wir die neu erschienene V 320 001 (Art.-Nr. 88320) getestet. Die von uns deutlich geäußerte Kritik betraf in gleicher Weise auch die fast zeitgleich ausgelieferte Wiebe-Version (aus 81320). Trotzdem hat uns die Lok in Summe gut gefallen und wir haben sie für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Lokomotiven nominiert.

Explizit haben wir das als einen Vertrauensvorschuss bezeichnet und kenntlich gemacht, dass wir bei den Kritikpunkten auf Märklins Kompetenz und Willen vertrauen. Dem ist das Unternehmen auch gefolgt und hat sich in Gesprächen zum derzeit Möglichen und zu Perspektiven geäußert. Zeitlich zusammenfiel das Nacharbeiten an unseren Modellen mit einem Produktrückruf aus Gründen der Sicherheit.



320 001-1, die ehemalige V 320 001 in Diensten von Wiebe, ist aus der Nachbesserung zurück und präsentiert sich nun wieder mit unversehrter Griffstange unterhalb der Frontscheiben von Führerstand 1.

Deshalb wollen wir heute auch über die erzielten Ergebnisse berichten, Korrekturen vorstellen und auch etwas Hilfe geben, falls sich zeitweilig eines der bei uns beobachteten Probleme auch bei unseren Lesern zeigen sollte.

Wir beginnen unseren Ergebnisbericht mit der Wiebe-Lok 320 001-1: Am Besprechungsmuster stellten wir fest, dass an der Front von Führerstand 1 die waagrecht unter den Fenstern verlaufende Griffstange Farbschäden aufwies. Sie sollte im Gelb des Lokkastens lackiert sein, war in diesem Fall aber teilweise blank.

Deutlich erkennbar war, dass der aufgetragene Lack hier großflächig, aber eben nicht komplett, abgeschert war. Der Farbauftrag war ursprünglich vorhanden, hatte auf dem Weg vom Werk zu uns aber deutlich sichtbare Schäden erlitten.

Dies hat Märklin durch einen Komplettaustausch des Lokgehäuses behoben. Ob das fehlerhafte händisch nachgearbeitet und weiterverwendet werden kann, entzieht sich unserer Kenntnis. Wir gehen davon aus, dass auch anderen betroffenen Kunden in ähnlicher Weise geholfen wird.

Auch mit der Ursache dieses Lackschadens hat sich der Hersteller auseinandergesetzt und festgestellt, dass dies am anderen Modell, bei dem dieselbe Stange purpurrot lackiert ist, nicht auftritt. Am Wiebe-Modell scheint es hingegen kein Einzelfall gewesen zu sein.



Als Ursache der Lackschäden wurde der Tiefzieheinsatz ausgemacht, der im Bereich der Griffstange etwas zu stramm saß. Die rote Version der Lok war davon übrigens nicht betroffen.

Als Auslöser des Schadens wurde der Tiefzieheinsatz ausgemacht und neu gefertigt. Die Rückgabe des Modells an uns erfolgte entsprechend mit einer neuen Packungseinlage. Kaum zu sehen, aber mangels neuer Schäden erfreulich festzustellen ist, dass dieser Stange im kritischen Bereich minimal mehr Raum gelassen wurde.

So ist das Modell beim Einlegen (schon im Werk) und bei jeder Entnahme an dieser kritischen Stelle keinem Berühren durch den Tiefzieheinsatz mehr ausgesetzt und entspricht hier auch dem Insider-Modell, bei dem dieses Phänomen ja eben nicht auftrat. Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Oberflächenbehandlung und reduzierte Lackhaftung ergaben sich nicht.

Sicherheitsrisiko beseitigt

Der Produktrückruf für beide ausgelieferte Varianten erfolgte wegen identischer Elektronikausstattung im Inneren. Eine Hitzeentwicklung mit Zerstören des Modells oder gar einer Brandgefahr ließ sich nicht ausschließen.

Mittlerweile lagen der Redaktion auch Aufnahmen eines Modells vor, bei dem eindeutig hitzebedingte Verformungen im Dachbereich oberhalb der betroffenen Teile festzustellen waren. Nach unseren Recherchen trat das Problem nur beim Verwenden des braunen Transformators „electronic08“ (6701) vor.

Dieser hat unseres Wissens als einziger aus dem Hause Märklin eine Pulsweitenmodulation (PWM) genutzt. Das zeitgleich nur über Startpackungen vertriebene Gerät „electronic05“ weicht davon also ab, obwohl es äußerlich identisch wirkt.

Mit Hilfe der PWM-Technologie ließ sich ein ruhigeres Anfahren der alten Motorengeneration erreichen. So versprochen schon die Kataloge der achtziger Jahre eine „gleichmäßige Langsamfahrt“. „Extrem sanfter Anlauf“ war als Qualitätsmerkmal ebenfalls nur bei diesem Modell hervorgehoben.

Die heute verbauten Glockenankermotoren brauchen diese elektronische Anfahrhilfe mangels Rastmoment nicht mehr. Sie erwärmen sich beim Anlegen einer gemischten Spannung stärker als bei reinem Gleichstrom, weshalb von solchen Fahrgeräten meist auch abgeraten wird.



Um die Gefahrenquelle auszuschließen, die zum Produktrückruf geführt hatte, ist auf der Leiterplatte zwischen den Dioden D2 und D3 nun ein Varistor eingelötet worden, wie die Ausschnittvergrößerung belegt.

Im Falle der V 320 betraf die Wärmeentwicklung aber offenbar nicht nur den Motor, sondern sehr viel stärker Bauteile auf der Hauptleiterplatte. Lokalisieren ließ sich der konstruktive Schwachpunkt im Bereich von vier hintereinander liegenden Dioden.

Genau dort haben Märklins Nachbesserungsarbeiten nun auch angesetzt. Gemäß unserem Vergleich haben keine grundlegenden Änderungen an der Platine stattgefunden. Stattdessen wurde auf den vorhandenen Leiterplatten ein zusätzliches Bauteil angebracht. Dieses finden wir nun als elektrische Verbindung zwischen den Dioden D2 und D3.

Es handelt sich dabei um einen Varistor: Der Begriff entstand durch Zusammenfügen der englischen Wörter „variable resistor“ und bezeichnet einen variablen, spannungsabhängigen Widerstand. Ein solcher wird häufig auch mit VDR (Voltage Dependent Resistor) abgekürzt.

Dieses elektrische Bauteil hat zum Merkmal, dass dessen Widerstand von der angelegten Spannung, im Gegensatz zu Dioden aber nicht von deren Polarität und auch nicht von der Stromstärke abhängig ist. Oberhalb einer definierten Schwellenspannung – hier mit Erreichen einer weitgehend reinen Gleichspannung am „electronic08“ – wird der differentielle Widerstand abrupt kleiner.

Damit handelt es sich um eine recht einfache und wenig Montageaufwand bereitende Abhilfe, die zugleich wirksam die Ursache der Hitzequelle beseitigt. Sie erscheint uns nachhaltig geeignet, das ursprünglich beobachtete Problem und dessen Gefahren dauerhaft auszuschalten.

Selbsthilfe an der Kupplung

Keine Änderungen an den beiden bereits verfügbaren Versionen kann und wird es am Phänomen der zu hohen Pufferbohlen geben. Hier soll ein Prüfen künftiger Auflagen erfolgen, ob konstruktive Änderungen möglich sind, damit das Gehäuse tiefer aufs Chassis rutscht und dieses aus seitlicher Perspektive erkennbare Manko behebt.

Wir haben der Märklin-Neuheit ein weitgehend gutes und sehr genaues Einhalten der Vorbildmaße attestiert. Festgehalten hatten wir um 0,2 mm zu große Raddurchmesser, die mit bloßem Auge eh nicht wahrnehmbar sind, und eine um 0,3 mm zu große Gesamthöhe.

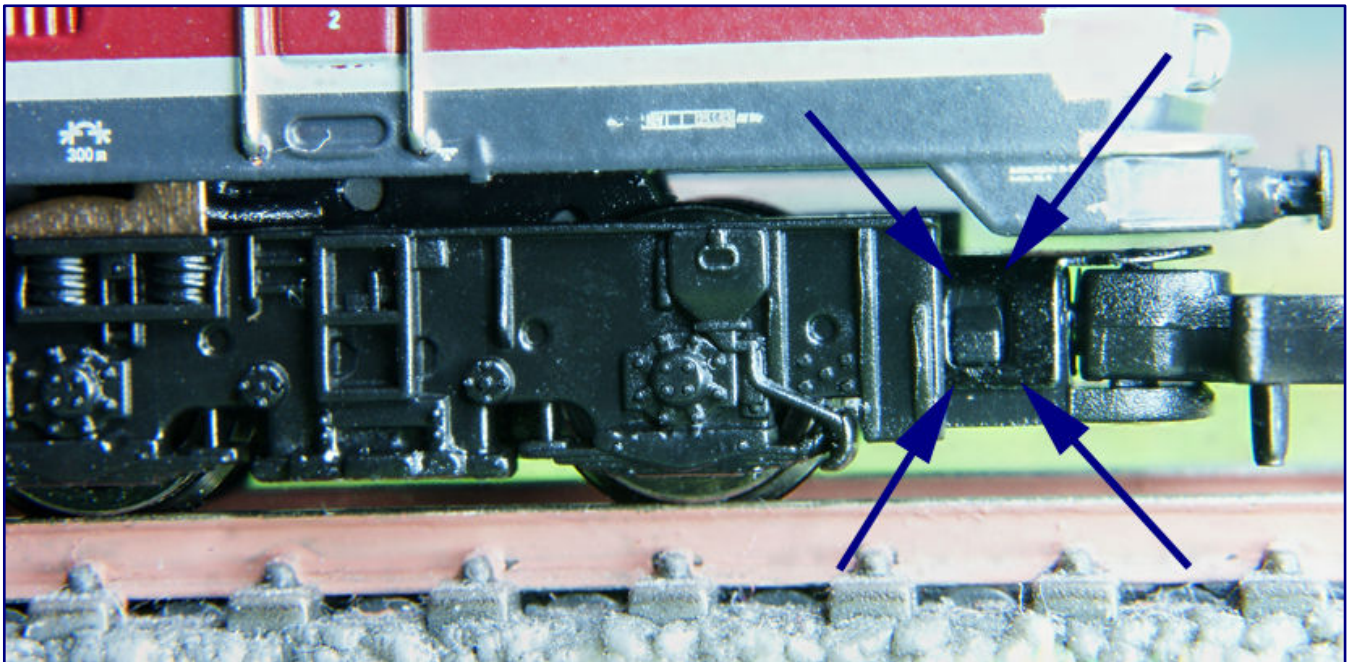


Von einer zu hoch stehenden Kupplung war an V 320 001 besonders die Seite von Führerstand 2 betroffen (vgl. [Trainini® 6/2023](#)). Dieses Problem ist jetzt ebenfalls beseitigt wie die neue Aufnahme beweist. Geblieben ist aber die zu hohe Ebene der Pufferbohle.

Sie allein können uns den zu hohen Stand der Pufferbohle nicht erklären, denn die Abweichung dürfte hier etwas größer ausfallen, sonst wäre sie nicht so deutlich erkennbar. Umso schwieriger dürfte es für Märklin sein, hier eine Verbesserung zu erreichen.

Sollte sie gefunden werden, behebt sie wahrscheinlich auch das hochbeinige Aussehen des Modells, das besonders durch die hochführenden Stege der metallisch blank strahlenden Radschleifer so deutlich vor Augen geführt wird.

Leicht, auch vom Modellbahner selbst, zu beheben ist hingegen das Problem einer nicht korrekt greifenden Kupplung. An unseren Testmodellen standen drei von vier Kupplungen so deutlich zu hoch, dass die Lokomotiven bei der Fahrt schon nach kurzer Wegstrecke ihren angehängten Zug verloren. Diese Beobachtung hatte uns zum Schluss geführt, dass die V 320 ohne Nachbessern nicht anlagentauglich ist.



Die falsch „eingestellte“ Kupplungshöhe steht im Zusammenhang mit einer neuen Bauweise des Drehgestellrahmens: Der Kupplungsschacht wird oben und unten von getrennten Teilen begrenzt. Sie halten die Systemkupplung nur dann in der Waage, wenn die Rastnase zwischen ihnen vollständig greift (siehe Pfeilmarkierung). Entsprechend lässt sich dies auch vom Kunden selbst beheben, falls das mal erforderlich wird, beispielsweise nach einer Demontage zum Warten und Reinigen.

Nach Rückgabe der Modelle ist davon nichts mehr zu sehen, wie wir am Beispiel der zuvor am stärksten betroffenen Systemkupplung vergleichend zeigen wollen. Ursache war hier nicht ein Konstruktions-, sondern ein Montagefehler, der vom Reparaturdienst nachgebessert worden ist.

Anders als bei früheren Kupplungsschächten greifen hier die zwei um Kupplung und Druckfeder sitzenden Teile ineinander, weshalb uns hier keine Selbsthilfe bekannt war. Beheben lässt sich das von uns beobachtete Phänomen in der Weise, dass Ober- und Unterseite des Kupplungsschachts vorsichtig zusammengedrückt werden.

Als geeignetes Hilfsmittel empfehlen sich hier eine Pinzette mit breiter Spitze, z. B. eine klassische Briefmarkenpinzette, oder eine Pinzettzange. Wenn das Zusammendrücken der Teile erfolgreich war, wird dies am verminderten Höhenspiel und fehlendem Spalt unter der Kupplung deutlich.

Zur Kontrolle des richtigen Sitzes dient aber vor allem die seitliche Rastnase, die dann gut und vollständig erkennbar in der vorgesehenen, rechteckigen Öffnung am Schacht zu erkennen ist. Auch das wollen wir mit einer Makroaufnahme veranschaulichen.



Nach der Rückkehr aus dem „AW Göppingen“ bereitet V 320 001 im Anlagenbetrieb genau die Freude, die wir uns von diesem Modell von Anfang an versprochen hatten.

Unser Gesamtfazit des neuen Modells, das für unsere Neuheitenauszeichnung nominiert ist, hat sich damit nachhaltig verbessert. Die wesentlichen und entscheidenden Kritikpunkte sind ausgeräumt. Was bleibt, sind mögliche Optionen für die Zukunft bei der Höhe der Pufferbohle, die im Vorbeifahren nicht so störend wahrgenommen wird, und die sinnfreie Beleuchtung der Oberlicht- ohne die Maschinenraumseitenfenster.

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



Modellbahntage im Lokschuppen Hochdahl

Für große und kleine Modellbahnfreunde viel zu entdecken.

Präsentiert werden Eisenbahnanlagen
von Modellbahnclubs- und freunden aus
Erkrath, Düsseldorf, Wuppertal, Kaarst, Mettmann und Hochdahl.

Anlagen und Modelle in verschiedenen Spurweiten
HO, N, Z sowie Spur I.

Die Schuppentore öffnen sich für unsere großen
und kleinen Besucher

Mittwoch, 01.11.- 11 bis 18 Uhr

Samstag, 04.11.- 12 bis 18 Uhr

Sonntag, 05.11.- 10 bis 17 Uhr

Eintritt 2 Euro für Erwachsene.
Jugendliche ab 14 Jahre zahlen 1 Euro
und für Kinder
unter 14 Jahren ist der Eintritt frei!

Randerscheinungen (Teil 5)

Der Charme verlassenener Orte

Nach zwei Monaten Pause geht es heute auch mit unserem Jahresschwerpunktthema weiter. Dirk Kuhlmann folgt einem Trend und spürt verlassenenen und vergessenen Orten nach, die auch auf der Modellbahn einen besonderen und morbiden Charme verbreiten, an dem viele Blicke hängen bleiben werden.

In dieser Folge unseres Jahresschwerpunktthemas „Randerscheinungen“ wollen wir verlassene Orte aufsuchen und versuchen, wirkungsvoll in eine Anlage zu integrieren. In den letzten Jahren bieten diverse Hersteller vermehrt recht desolat wirkende Modellbausätze an.

Vom sanierungsbedürftigen Haus bis hin zur Ruine ist alles dabei, um den Trend der sogenannten „Lost Places“ (englisch für „verlassene Orte“) Rechnung zu tragen. Was vor zehn Jahren eher eine Sache der Modellbauspezialisten und eher verpönt war – es zeigte nun mal keine heile Welt – ist heute zur Normalität geworden.



So sah die Halle 1 vom früheren Ausbesserungswerk Opladen zwei Jahre nach dessen Schließen aus. Alles Verwertbare wurde nach Ostdeutschland verfrachtet. Die Halle blieb zum Glück erhalten.

Natürlich muss sich der Bastler im Maßstab 1:220 stets bewusst sein, dass meistens nur die Spur-H0-Bahner mit Trendprodukten bedacht werden. Ich sehe das aber keinesfalls als Manko an, schließlich setzt sich der Begriff Modellbau aus zwei Wortteilen zusammen, von denen der zweite eine stärkere Betonung erfahren sollte.

weiter auf Seite 13



In Köln-Mülheim gab es zu früheren Zeiten ein großes Industrieareal, die Anschlussgleise mündeten alle hier in der Nähe der DB-Gleise. Längst abgeschnitten verfiel dieser Bereich seit den neunziger Jahren (Bild oben). Auch das Stellwerk Leverkusen-Morsbroich (Bild unten) ist seit Jahrzehnten außer Betrieb und verfällt immer mehr. Angeblich soll es erhalten bleiben.

Und so ist der Eigenbau neben dem Abwandeln von Gebäuden zur hohen Kunst besonders der Spur-Z-Sparte geworden und uns nicht mehr fremd. Über 50 Jahre mit weit weniger Bausätzen von der Stange haben uns doch geprägt, richtig? Die immer mehr aufkommenden Laserschnitt-Produkte und der 3D-Druck beflügelten uns umso mehr.

Ein verlassener Ort sollte nun gut auf die Epoche und den Ort des Geschehens abgestimmt sein. Während eine US-Anlage mit heruntergekommenen und menschenleeren Straßenzügen glänzen kann, würde dies bei einem deutschen Spielort merkwürdig aussehen, vielleicht ließen sich in der Epoche VI noch die massenhaften Ladenschließungen in vielen Innenstädten wirkungsvoll darstellen, aber wer möchte ein solch destruktives Thema gestalten?



Im Jahr 2004 durfte der Autor dieser Zeilen mit Erlaubnis des Grundstücksbesitzers das Areal und den ehemaligen Bahnhof Hirschsprung besichtigen und fotografieren. Wie lange ist wohl dies Tür schon verschlossen?

Daher gibt es mal wieder nur eine wirkungsvolle Methode: eine Recherche vor Ort im Rahmen der Möglichkeiten. Meistens stellen wir fest, dass es häufig nur Einzelbauten oder kleinere Komplexe sind, die seit Jahren verlassen und langsam von der Natur zurückerobert werden.

Komplett öde liegende Industrieareale könnten selbst im Maßstab 1:220 nur andeutungsweise dargestellt werden. Das konnte ich vor knapp 20 Jahren sehr gut beim verlassenen DB-Ausbesserungswerk Opladen beobachten.

Nur auf die wichtigsten Gebäude bezogen, wäre ein Nachbau in der Baugröße Z schon mit 120 x 60 cm zu veranschlagen! Mit dem Darstellen eines aktiven Werkes wäre es vielleicht noch eine tolle Idee, aber als brachliegendes Areal bleibt es eher eine Aufgabe für eine große Vereinsanlage.

Gezielter Fokus auf Darstellbares

Daher werden wir uns heute auf einzelne Häuser oder kleinere Gebäudekomplexe konzentrieren. Direkt bei mir um die Ecke befindet sich ein altes Stellwerk aus den zwanziger Jahren. Bis in die sechziger Jahre des zurückliegenden Jahrhunderts gab es dort einen ebenerdigen Übergang der Bahnstraße (heute Gustav-Heinemann-Straße) über die Eisenbahntrasse.

Das „Lmf“ (Stellwerkskürzel für „Leverkusen-Morsbroich Fahrdienstleiter“) hatte, wie das „f“ kennzeichnet, sogar einen Fahrdienstleiter im Hause. Auf Seite 12 unten ist es zu sehen.

Seit Jahrzehnten liegt es bereits im Dornröschenschlaf und die typischen Eigenschaften eines verlassenen Ortes sind zu sehen. Daher mag es für unsere künftigen Modelle folgende Anhaltspunkte zum Gestalten liefern:

- desolade Dachbereiche, teilweise durch Einstürze bereits löchrig,
- schräg hängende Dachrinnen,
- schmutzige (und blinde) Fensterscheiben, teilweise auch zerbrochen,
- vermodertes Holz,
- verschmutzte Fassaden,
- je nach Jahreszeit von der Natur teilweise überwuchert und
- abgeplatzter Lack an diversen Stellen.

Nur ein paar Kilometer weiter stand bis zu seinem Abriss im Jahr 2015 das Stellwerk Of („Opladen Fahrdienstleiter“). Erst 1968 erbaut, zeigte es in den darauffolgenden Jahren nach der Außerbetriebnahme 2012 auch die typischen Anzeichen.



Oft wurde Dieringhausen als typisches Eisenbahnerdorf bezeichnet. Dieses Bild zeugt aber leider nur noch vom Verfall der alten Infrastruktur im oberbergischen Eisenbahnwesen.

Die unmittelbar dahinter liegenden Gebäude des ehemaligen Gleisbauhofs zeigten derweil schon einen sehr hohen Verfall auf. Ich muss an dieser Stelle zugeben, dass mich neben der Landschaftsfotografie die Eindrücke von verlassenem Bahnanlagen seit Jahrzehnten sehr reizen.

Nebenher durfte ich auch feststellen, dass viele Menschen dem Reiz des Verfallenen ausgesetzt sind. Neugier und die Vorstellung, was in jenem Haus, Fabrik oder Areal früher passiert ist, welche Menschen hier tätig waren oder wie der Alltag dieser Leute war, lassen mich auf Entdeckungsreise gehen.

Auf meinen vielen Reisen habe ich reichlich fotografiert und die Bilder gleichen sich sehr. Nur sehr spezielle Gebäude zeugen von einer bestimmten Region und dem sollte auch der Nachbau im Modell unbedingt folgen. Die typische Fassade vom ehemaligen Bahnhof Hirschsprung (siehe Seite 13) kommt beispielsweise nur auf einer Schwarzwald-Anlage richtig gut zur Geltung.

Dem Verfall preisgegeben

Einen Gang hoch geschaltet, schauen wir uns nun die fast nicht mehr renovierungsfähigen Bauten an. Hier hat der Zahn der Zeit so weit an der Substanz genagt, dass ein unmittelbarer Abriss sinnvoller wäre. Gemeinhin könnte es auch als Ruine angesehen werden – ein wahrlich verlassenener Ort.



Der kleine und vernagelte Bau gehörte am Endbahnhof „Helenensiel“ jahrzehntelang zum Dampflokbetriebswerk. Ein Stück Gleis und der Prellbock sind noch vorhanden.

Hier muss der Bastler tiefer in die Trickkiste greifen. Teilweise eingestürzte Dachbereiche legen z. B. bei Wohnhäusern Räumlichkeiten frei. Damit wäre ein wenig Innenraumgestaltung angesagt, bis hin zu vermeintlichen Tapetenreste an der Wand oder das bereits ein Stockwerk tiefer gefallene Wasserklosett.

Im Außenbereich ist der Putz nur noch andeutungsweise zu erahnen und nackte Mauerbereiche treten hervor. Im ländlichen Bereich finden wir bis zum heutigen Tage auch noch Holzscheunen, deren Dach bereits bis auf den Boden durchgefallen ist. Hier sollte die Lattung, Sparrung oder auch die Firstpfette zu erkennen sein, aber selbstredend in einem vollkommenen Durcheinander.



Die amerikanische Diesellok steht wahrscheinlich schon einige Zeit in der letzten Ecke vom Betriebswerk „Old Port Shop“. Die Natur kommt immer näher.

Im Bahnbereich fand ich weitere Szenen, die eigentlich keinen Sinn mehr erfüllen und dem Zerfall preisgegeben waren. Die gleislosen Bahnsteige in den Stationen Dieringhausen oder Pattscheid dienen hier als erste Beispiele. Verlassene Güterrampen und Schuppen sind auch ein typisches Merkmal der „modernen Bahn“. Neben der Deutschen Bahn AG gab es das mit dem Rückzug aus der Fläche auch schon bei der Bundesbahn – verlassen, verloren und menschenleer.

Manchmal wirkt ein Gebäude aber nur auf Fotos wie ein verlassener Ort. Im Jahr 2003 war ich durch Zufall in Solingen in der Stadtmitte am damaligen Hauptbahnhof: Eine so große Station habe ich noch nie so dermaßen heruntergekommen erlebt.

Und dieser Bahnhof blieb bis 2006 so im Betrieb! Diese Stimmung konnte ich nur einfangen, wenn kein Reisender mein Objektiv kreuzt. Später wurde das Gebäude restauriert und zum Denkmal, aber es ist seitdem kein Bahnhof mehr.



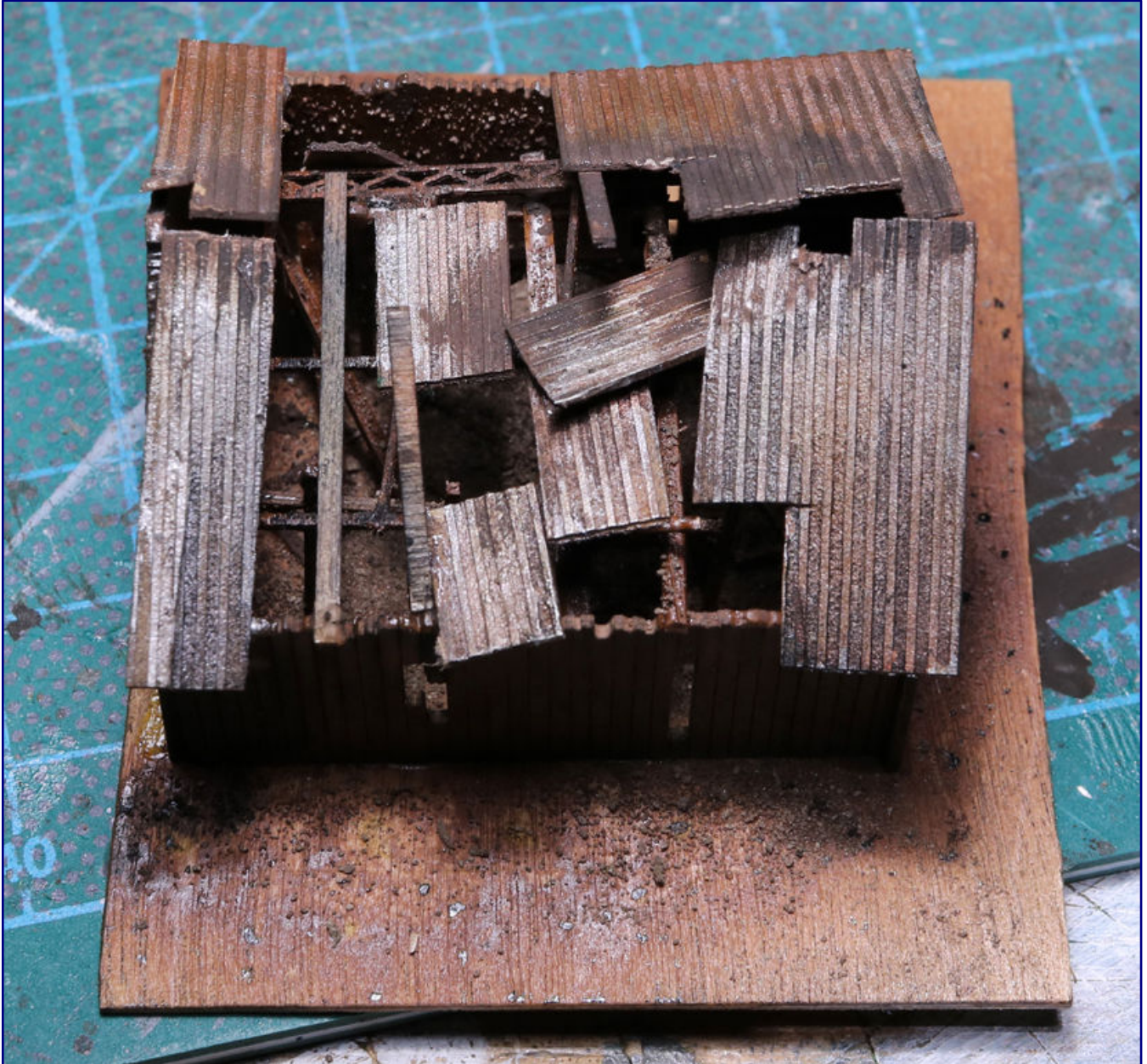
Bild oben und auf Seite 18 oben:
Dieser Bau ist nicht verlassen! Es wirkt nur so. Es handelt sich um den damaligen Solinger Hauptbahnhof, der zum Aufnahmezeitpunkt tatsächlich noch im Betrieb war. Für unser heutiges Thema ist er aber – wenn auch vom Betreiber wohl eher ungewollt, wenn auch fahrlässig in Kauf genommen – ein perfektes Vorzeigestück.



Bild unten:
Beim Eigenbau von verfallenen Gebäuden ist natürlich immer auch auf die „Inneneinrichtung“ zu achten.

Nach so vielen Eindrücken und Informationen kommen wir dann zur Abteilung Modellbahn. Häufig gibt es auf fast fertigen Anlagen kahle Bereiche. Meist sind es die Brettecken auf oval geführten Gleisfiguren. Hier könnte aus einem nichtssagenden Grasfeld ein Hingucker der besonderen Art werden.

Ein verlassenes Haus oder auch eine überwucherte Ruine entfalten auch im Modell die beschriebenen Reize. Im wahrsten Sinn des Wortes reden wir nun von einer Randerscheinung.



Auf die Modellbahn schauen wir meist zuerst von oben. Deshalb soll auch gezeigt werden, wie ein verfallenes Gebäude schon aus der Hubschrauberperspektive den Blick fesseln kann.

Beim Planen einer neuen Modellbahnanlage kann ein verlassener Ort ebenso geich miteinbezogen werden. Auf einem dörflichen erscheinenden Exponat würde ein verlassener Bauernhof gut wirken. Wie Sie sehen, sind die Möglichkeiten mannigfaltig.

Auf meiner Anlage „Helenensiel“ habe ich damals eine kleine aufgegebene Lokstation neben dem Empfangsgebäude platziert. Auf „Kniephaven“ ist der Haltpunkt im Deichvorland ein verlassenener Ort. In beiden Fällen sind die Gebäude mit zurechtgeschnittenen Furnierhölzern an den Fenstern und Türen „vernagelt“.

Extremer wird es nur auf der US-Anlage „Old Port Shop“. Hier sind bereits vom übrigen Schienennetz getrennte Gleisstücke zu sehen, zum Teil längst hoffnungslos überwuchert. Die ganze Szene wird noch von einer ausgedienten Bekohlungsanlage und einer schrottreifen Diesellok abgerundet.



Selbst ein einzelner Wagon kann zu einem verlassenenen Ort werden, wenn die Bemalung stimmt! Zu beachten ist hier aber auch der Unrat seitlich hinter ihm, der diese gewollte Kulisse weiter anreichert.

Dabei handelt es sich um eine wirkliche Randerscheinung, denn sie ist am hinteren Ende der Anlage platziert. Sie hat den Anspruch, erst auf den zweiten Blick erkannt zu werden. Ist das erst geschehen, wird die Szene den Betrachter lange beeindrucken und ihn fesseln.

Gerade eine solche Spielerei mit vielen verschiedenen Bauten, ob nun als aktiver oder verlassenener Ort, lassen die Betrachter immer wieder lange an einer Anlage verweilen und die Augen wandern garantiert jeden Zentimeter ab.

Versuchen sie es mal – mit vergessenen Orten! Im Internet werden sie eine Vielzahl von Fotos und Eindrücken finden, denn deren Faszination ist einfach zu groß, um sie nicht mit anderen weltweit zu teilen.

Seiten des Autors:
<https://www.helenensiel.com>

Adventausstellung Modelleisenbahner Soest

Modellbahnbörse

**Fahrbetrieb auf
allen Anlagen**

**Kaffee
und
Kuchen**

**Am 10. Dezember 2023
Von 11:00 bis 17:00 Uhr**

**Würstchen vom
Grill**

H0

Neuengeseke

TT

Neuengeseker Heide 1

Unkostenbeitrag: Erwachsene

3,50 € / Jugendliche bis 16

Jahre 2,- € / Kinder unter 6

N

Jahre frei

Z

Mobile Station WLAN Alles in einer Hand

Ein kabelloses Bediengerät zu den Märklin-Zentralen war eine spürbare Lücke im Digitalangebot dieses Herstellers. Auf der Spielwarenmesse im Frühjahr stellten die Göppinger endlich ihre Idee vor, wie diese geschlossen werden sollte. Auch eine Ein-Hand-Bedienung stand im Fokus der Entwickler. Nun ist das Gerät namens „Mobile Station WLAN“ auf dem Markt und wir haben es mit Fokus auf den Spur-Z-Nutzen für Sie getestet.

1984 läutete Märklin als erster Großserienhersteller das Digitalzeitalter der Modellbahn ein. Rasch wuchs die Zahl angebotener Modelle, von Steuerungskomponenten und dazu passendem Zubehör. Rasant entwickelten sich Halbleitertechnik und Mikroelektronik weiter, entsprechend schnell verlief auch die Generationsfolge der Komponenten.



Hier sehen wir den Lieferumfang der Mobile Station WLAN (Art.-Nr. 60667) links im Bild. Ihr liegt ein runder Griff (Unten) zum Ankleben für den Einhandbetrieb bei. Der Empfängerbox WLAN (60117; rechts im Bild) liegen zwei Holzschrauben für die Montage an der Anlage bei.

Da die Technik anfangs noch teuer und für viele Modellbahnhersteller eher ein Randthema ihres Wirkens war, blieb die Digitaltechnik besonders in ihren Kindheitstagen ein Geschäftsfeld für kleine, junge und aufstrebende Unternehmen – „Start up“ würden wir das heute im Sprachgebrauch nennen. Auch Märklin kam viele Jahre nicht ohne solche „Hilfe von außen“ aus.

Die Jahre vergingen, aus einer „Control Unit“ der Frühzeit wurde die „Central Station“ (CS), aus dem Kommunikationsformat Märklin-Motorola (MM) wurde schließlich MFX mit selbstständiger Anmeldung. Zuvor war mit der Übernahme von Trix im Jahre 1997 auch das Digitalformat Selectrix (SCX) neu ins Haus gekommen, bis sich im Gleichstromsektor schließlich weltweit DCC durchsetzen konnte.

An dieser Stelle treffen sich Märklins Aktivitäten für die Spuren H0 und 1 sowie die noch von Trix verfolgten Konzepte für H0 und vor allem N mit der Spurweite Z. Für Selectrix gab es die ersten Decoder solch geringer Größe, dass damit auch Fahrzeuge der Nenngröße Z ausgestattet werden konnten. Die Anforderungen an eine ausreichend hohe Gleisspannung und elektrische Leistung lagen bei den beiden kleinen Maßstäben hinreichend nah beieinander.

Bis heute ohne Großserienangebot fand Selectrix auch den Weg zur Spur Z, bis die modernere DCC-Technik ihr den Rang abließ. Für Minitrix entwickelte Komponenten ließen sich meistens auch für die Mini-Club nutzen, denn auch Märklins einstige Nürnberger Marke vollzog den Schwenk zur DCC-Digitalsprache.



Die beiden Geräte werden als getrennte Produkte angeboten. Der Grund ist einfach: Für den Einzelbetrieb oder an einer bestehenden Konfiguration auf Basis der kabelgebundenen Mobile Station wird die Empfängerbox zwischengeschaltet, während die Central Station mit Hilfe eines Routers eine WLAN-Verbindung aufbauen kann.

Zudem war die kleine Zentrale „Mobile Station“ (MS) seit der ersten Generation (in der „grünen Version“) auch ein beliebtes Steuergerät für Digitalfahrer aus unserem Modellbahnsegment. Daran hat sich bis heute nichts geändert, wobei unverändert – im Gegensatz zur großen CS3 - die zweite Generation im Einsatz ist. Lediglich die Gehäusefarbe wurde parallel von hellgrau auf schwarz angepasst.

Wird die MS2, die angefügte Ziffer kennzeichnet die Produktgeneration, mit einem Mini-Club-Netzteil versorgt, liefert sie die für unsere Zwecke brauchbare Gleisspannung von 12 Volt; für Geräuschdecoder sind bis zu 14 Volt sinnvoll, um einen unterbrechungsfreien Betrieb zu gewährleisten.

Unter diesen freilich im Zeitraffer wiedergegebenen Rahmenbedingungen wird klar, dass das neue Angebot einer „Mobile Station WLAN“ (Art.-Nr. 60667) auch für unsere Baugröße einen Blick und einen Testversuch lohnt.



Alles im Griff: Die Mobile Station WLAN baut in ihrer äußeren Form und im bewährten Bedienkonzept auf die MS2 auf. Modifikationen wie die beiden Griffmulden auf der Rückseite qualifizieren sie fürs kabellose Bedienen.

Ergänzend einbezogen wird die „Empfängerbox WLAN“ (60117), die für den alleinigen Betrieb an der Anlage (dann zwingend gemeinsam auch mit einer Gleisbox) oder ergänzend zu einer vorhandenen MS2 (mit Anschluss per Gleisbox) erforderlich ist.

Sie wird deshalb einzeln vertrieben, weil sie entbehrlich ist, wenn die Mobile Station WLAN als Zusatzgerät in eine CS-Konfiguration eingebunden wird. Diese Betriebsvariante werden wir nicht testen, weil die Central Station (2. oder 3. Generation) ohne gesonderte Vorkehrungen eine höhere Digitalspannung ans Gleis legt, als sie für unsere Spurweite ratsam ist.

Theorie der Neuheit

In einem Punkt schienen fast alle Digitalanbieter dem Hersteller Märklin um Jahre voraus: Längst waren kabellose Handregler etabliert und im Angebot. Bei Uhlenbrock, einem der Pionierunternehmen aus Bottrop im Ruhrgebiet, war und ist es beispielsweise das Gerät „Daisy“.

Bei Märklin behielt die Mobile Station als kleine Zentrale und Handregler (auch für die Central Station) stets eine kabelgebundene Verbindung zum Hauptgerät oder per sogenannter „Gleisbox“ zu den leitenden Schienen.

Wegen der WLAN-Fähigkeit der neueren CS-Generationen reagierte Märklin schließlich mit dem Einbinden des klugen Mobiltelefons oder eines Tabletrechners, die über den Router mit der Zentrale kommunizieren. Doch ein eigenes, kabelloses Handgerät erschien nicht.



Die Mobile Station WLAN verfügt über keinen Ladeanschluss für eingelegte Akkus. Stattdessen kann sie wahlweise mit vier Batterien des Typs AAA oder entsprechenden Akkus betrieben werden. Eingelegt werden sie in das verschraubte Batteriefach auf der Rückseite. Im Gerätemenü ist anschließend zu hinterlegen, für welche Art Energiespender sich der Bediener entschieden hat.

Markentreue Märklin-Bahner mussten leidenschaftlich sein, während der Wunsch nach einem kabellosen Steuergerät immer wieder an den Hersteller herangetragen wurde. Im September lag das Ergebnis den ersten Kunden dann vor, in den Handel kam eine erste, wenn auch kleine Tranche. Aus dieser stammt auch unser Testgerät.

Äußerlich sind kaum Unterschiede zur bekannten MS2 festzustellen. Wer mit diesem Gerät vertraut ist, muss sich folglich kaum umstellen. Entfallen ist selbstverständlich das Verbindungskabel zur CS oder Gleisbox.

Auch der Drehregler weicht etwas ab und ist nicht mehr glatt, sondern mit erhabenen Strahlen versehen, die für eine bessere Haptik sorgen und auch den Bedienkomfort steigern. Hier ist schnell zu erkennen, dass Märklin das Einhandbedienen im Blick hatte.

Dazu passen auch zwei Griffmulden auf der Geräterückseite, die für die vier verbleibenden Finger gedacht sind, wenn der Daumen vorne im Einsatz ist. Gerade jüngeren Modellbahnern wird die Neuheit aber wohl noch erheblich besser in der Hand liegen, wenn der mitgelieferte Griff mittig auf der Rückseite angeklebt wird.

Wer seine Muttersprache mit Anglizismen füllt, nennt diesen Griff einen „Pop Socket“. Bekannt ist dieses Hilfsmittel jungen Nutzern bereits von ihrem Mobiltelefon. Dort erfreut es sich großer Beliebtheit, weshalb es sicher auch Märklins Entwicklern nicht verborgen blieb.

Der Rest entspricht weitgehend dem bekannten Kabel-Gerät: Die hinterleuchtete Grafikanzeige ist nur zweifarbig statt bunt und arbeitet mit Piktogrammen statt Bildern. Wer einen großen Fuhrpark oder Lokomotiven mit mehr als 16 Digitalfunktionen besitzt, der wird sich auch hier ein größeres und feineres Angebot an geeigneten Symbolen zum Unterscheiden wünschen.



Die Bedienoberfläche der beiden MS-Schwestern ist fast vollkommen identisch. Einziger Unterschied ist der bei der WLAN-Ausführung (rechts) mit erhabenen Strahlen versehene Drehgriff, der das Bedienen im Einhandbetrieb erleichtert.

In der Gesamtsicht bedeutet das ein einfaches und vertrautes Bedienen, wenn der Anwender mit dem Ursprungsgerät vertraut ist. Immerhin sind mit den Programmaktualisierungen der letzten Jahre an der Stelle auch Modifikationen erfolgt.

Wenn Märklin dies selbst mit den Worten „auch ohne hinzusehen“ hervorhebt, dann verschweigt der Göppinger Marktführer aber auch etwas, das in unserem Versuch noch relevant werden wird: Die MS WLAN besitzt keinen Lokkartenschacht wie ihre kabelgebundene Schwester.

Dafür besitzt sie offenbar jedoch ein Gyroskop, denn sie kann wie ein modernes Mobiltelefon Lageveränderungen erkennen. Immerhin wird sie beim Einhandbedienen mit angeklebtem Griff auf der Rückseite senkrecht gehalten, damit der Daumen den Drehregler erreichen kann.

Die gewohnte Bildschirmanzeige wäre dann hinderlich, weil ständig der Kopf zum Ablesen gedreht werden müsste. Die MS WLAN erkennt diese Lage automatisch und dreht das Angezeigte passend um 90°. Das funktioniert übrigens sowohl für Rechts- als auch Linkshänder; nur um 180° kann sie die Anzeige nicht drehen.



Gleich ob Links- oder Rechtshänder: Die Anzeige kann sich bei der Neuheit in beide Richtungen um 90° drehen, nur nicht auf den Kopf stellen. Ob sie mitdreht oder fixiert bleiben soll, kann in den Geräteeinstellungen vom Bediener hinterlegt werden.

Gerät im Alleinbetrieb

Das Anschließen des Geräts für die Inbetriebnahme ist einfach. Mit der Central Station kann die Neuheit eine Funkverbindung aufnehmen, das Vorgehen ist in der beiliegenden Anleitung erläutert.

Für den Alleinbetrieb oder gemeinsam mit einer vorhandenen Mobile Station bedarf es der Gleisbox. An diese wird die Empfängerbox wie eine MS2 angeschlossen.

Sie aktualisiert beim ersten Einsatz das Steuerungsprogramm der Gleisbox und spannt dann ein eigenes WLAN-Netz auf. Ihre Betriebsbereitschaft signalisiert sie durch eine grüne LED-Anzeige in einem Schalter.



Über die Menüauswahl wird das Gerät mit dem WLAN der Empfängerbox verbunden. Anschließend ist die Eingabe eines Kennworts, das in der Anleitung hinterlegt ist, erforderlich.

Die Mobile Station WLAN ihrerseits wird nach Einlegen geeigneter Batterien durch ein Drücken der Stop-Taste von mehr als einer Sekunde eingeschaltet. Nach dem Hochfahren zeigt sie alle gefundenen WLAN-



Eine grüne LED zeigt am Schalter der Empfängerbox die Betriebsbereitschaft an (Bild oben). Im nun von uns getesteten Modus können wir nicht auf eine Lokdatenbank zurückgreifen. Für die Neuanlage können wir nur auf die Auswahlen „Manuell anlegen“ oder „Erkennen“ (Bild unten) zurückgreifen. Soll eine neue Lok automatisch erkannt werden, kann es sinnvoll sein, die nicht genutzten Digitalprotokolle in der Mobile Station WLAN auszuschalten.

Netze an. Aus diesen wird dann jenes der Empfängerbox ausgewählt, was zur Aufforderung einer Kennworteingabe führt.

Dieses Kennwort ist in der Anleitung hinterlegt. Leider enthält sie einen Fehler, der versierten Nutzer einer MS2 nicht mal auffallen muss: Die Kennworteingabe wird nicht allein mittels Drehknopfdruck bestätigt, sondern es ist zeitgleich auch die Shift-Taste mitzudrücken.

Nun ist unsere erste Konfiguration testbereit. Märklin verspricht, darüber bis zu 32 Lokfunktionen und 320 Magnetartikel schalten zu können. Das entspricht in Umfang und Bedienweise der MS2 auf dem aktuellen Programmstand, weshalb wir darauf nicht näher eingehen wollen.

Spannend für uns Zettler wird das Anlegen einer Lok, die wir digital betreiben möchten: Auch auf diesem Gerät steht dafür grundsätzlich die integrierte Märklin-Digital-Lokdatenbank bereit und zur Auswahl. Sie ist für uns aber von keinem Nutzen, weil Märklin seine Spur-Z-Fahrzeuge nicht digital anbietet. Ähnlich ergeht es Modellbahnern größerer Spurweiten, die auch Fremdfabrikate einsetzen.

Als bequeme Hilfe hat es sich erweisen, für jedes Modell eine Lokkarte zu benutzen, auf der Adresse und alle Funktionen von der MS2 gespeichert werden und an jedem beliebigen Märklin-Gerät einfach eingelesen werden können.



Hier zeigen wir die Minimalkonfiguration für den Alleinbetrieb der Mobile Station WLAN: Erforderlich sind dann sowohl die Empfängerbox WLAN (Mitte) als auch eine Gleisbox (rechts), die das Digitalsignal erzeugt und aufs Gleis legt. Die beiden letztgenannten Geräte benutzen ein identisches Gehäuse, sind aber an ihren Aufdrucken und dem auf Seite 21 oben abgebildeten Schalter unterscheidbar.

Das spart häufig das zeitlich aufwändige Anlegen von Hand, denn gespeichert sind darauf auch alle hinterlegten Funktionen mit zugeordneter Funktionstaste, Symbol und Funktionsart. Doch hier zeigt sich eine der wenigen Abweichungen unseres Testkandidaten gegenüber dem kabelgebundenen Geschwistergerät: Der Kartenschacht fehlt.

Und damit bleibt allenfalls die Funktion der automatisierten Decodererkennung, die der so entdeckten Lok den angewählten Speicherplatz in der Datenbank zuweist – hier also mangels Auswahl den ersten Speicherplatz.

Das Hinterlegen eines „sprechenden“ Loknamens, eines Loksymbols und aller Funktionen bleibt nun Handarbeit, die vor allem mangels Tastatur auf einem Berührbildschirm viel Zeit beansprucht. Je größer der digitale Fuhrpark ist, desto nerviger ist dieser Aufwand. Hier ist das Konzept der Mobile Station in beiden Ausführungen aus unserer Sicht nicht bedienerfreundlich.



Nutzen wir die Auslesefunktion der Mobile Station WLAN, findet sie einen, der im Format DCC auf die (lange) Adresse 604 hört. Wenig komfortabel ist das nun folgende Prozedere, das beim kabelgebundenen Gerät identisch ist: Eingabe eines Loknamens, Auswahl eines passenden Loksymbols (aus einer eingeschränkten Auswahl) und Hinterlegen aller vorhandenen Funktionen auf der jeweiligen F-Taste.

Ist all das erst einmal geschafft, erleben wir ein vertrautes Bedienen und genießen das fehlende Kabel und die dadurch gewonnene Bewegungsfreiheit. Gerade an größeren Anlagen, an denen der Bediener auch herumwandern und seinem gesteuerten Modell folgen will, ist das von spürbarem Nutzen.

Das Betreiben der Mobile Station WLAN als Einzelgerät oder in einer reinen Drahtlos-Kombination ist in der beschriebenen Weise zwar möglich, für uns aber mit deutlich spürbaren Komforteinbußen verbunden. Sinnvoller ist das bei einem reinen Betrieb mit selbstanmeldenden Decodern, oder Märklin-Digital-Produkten, die in der Datenbank hinterlegt sind.

Wir wollen uns folglich nun auf den kombinierten Betrieb mit einer Mobile Station 2 fokussieren, über die dann auch die Kartenlesefunktion offensteht. Sobald zwei Geräte im Einsatz sind, muss eines als Hauptgerät („Master“) fungieren, alle weiteren sind als Nebengeräte untergeordnet („Slave“).

Prinzipiell übernimmt immer eine Central Station die Rolle des Masters, im beschriebenen Fall wird es die Mobile Station mit der kleinsten Seriennummer, was aus logischen Gründen dem ältesten Gerät im eigenen Bestand entsprechen sollte.

Das gilt auch für die Mobile Station WLAN untereinander, aber gemäß Anleitung nicht im Verhältnis zur Mobile Station 2: Letztere wird in dieser Konfiguration immer zum Hauptgerät, ein WLAN-Gerät ordnet sich unter. Auch das erscheint sinnvoll, denn das kabelgebundene Gerät sollte bislang das ältere Gerät sein, immer aber örtlich gebunden und damit fest der Anlage zugeordnet. Das Mobilgerät kann hingegen leichter und flexibler auch die Zentrale wechseln, mit der es kooperieren soll.

Doch hier klaffen Theorie und Praxis zum Testbeginn noch auseinander. Unser Testgerät hat die Seriennummer 717, die weit unter denen der Mobil-Station-Auslieferungen liegt. Der Programmstand gemäß Anleitung und Gerät ist 4.0.0.1.

Und genau diese Programmversion hat noch einen gravierenden Fehler, wie Märklin selbst schnell erkennt: Die Rollenverteilung verläuft nämlich ausschließlich über den Abgleich der Seriennummern, die WLAN-Variante möchte Hauptgerät sein, was (bislang) nicht änderbar ist.



Die Meldung „Keine Lok!“ kann auf beiden Geräten starke Nerven kosten, denn je größer der eigene Digitalfuhrpark, desto größer wird auch der manuelle Eingabeaufwand in diesem Fall. Zeit sparen dann die Lokkarten der Modellbahn-Union, auf der ein Modell mit den gewählten Einstellungen und Zuordnungen dauerhaft gespeichert werden kann. Allerdings weiß die Mobile Station WLAN das Einlesen mit Programmstand 4.0.0.1 leider noch zu verhindern.

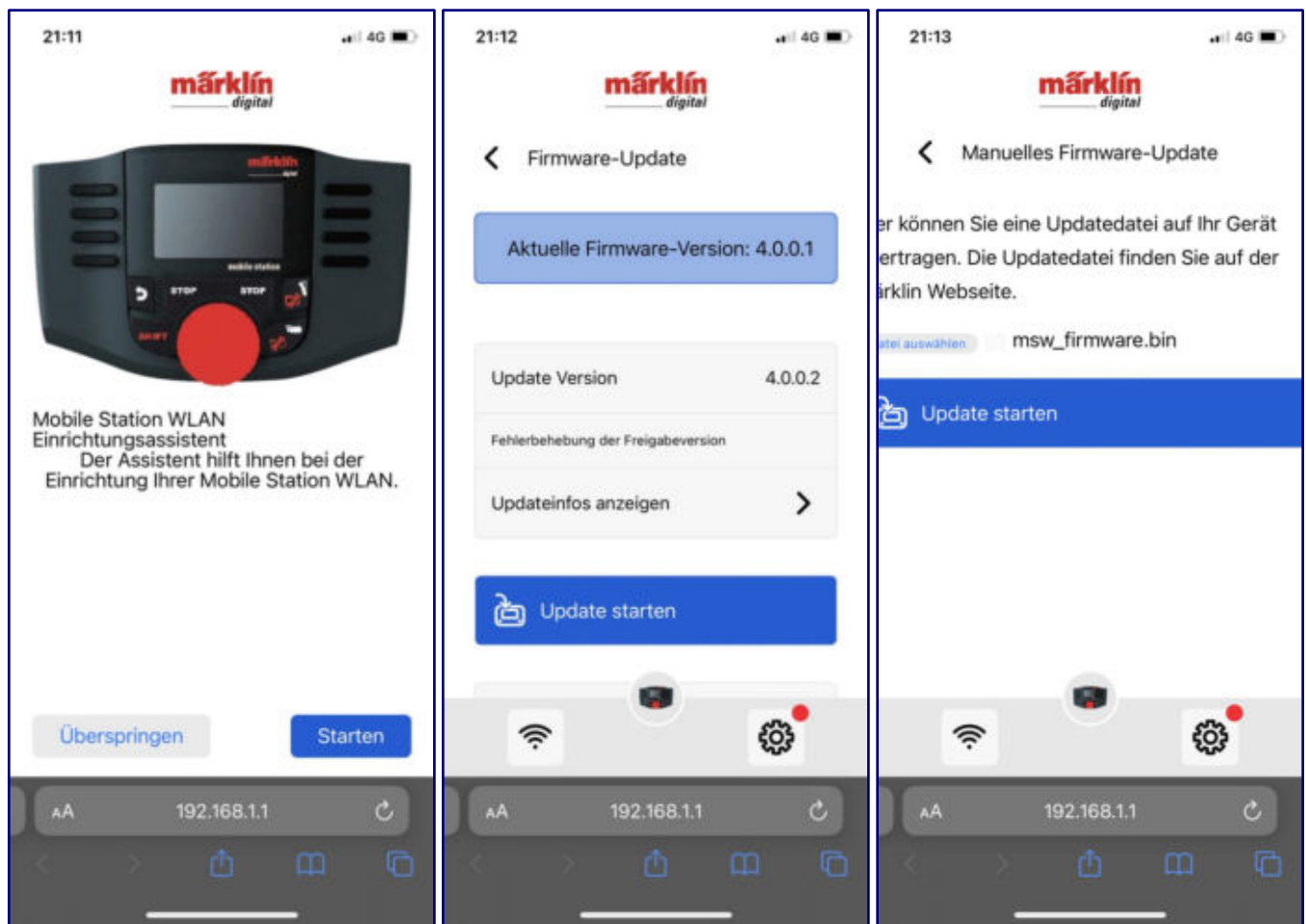
So besteht kein Zugriff auf die schon vorhandene, eigene Datenbank und auch über den Kartenleser kann keine neue Lok aufgenommen werden, weil das Anlegen dem Master vorbehalten ist. Wir müssen unseren Test zunächst unterbrechen, doch glücklicherweise stellt Märklin sehr zeitnah eine Aktualisierung auf die Version 4.0.0.2 bereit.

Ärgerliche Programmtücken

Fehler passieren, Märklin hat bereits reagiert – also kein Grund zur Unruhe. Doch so einfach, wie die Anleitung Aktualisierungen beschreibt, stellen sie sich in unserem Versuch nicht dar. Auslöser dürften wohl Sicherheitsmaßnahmen auf Routern und in verschiedenen Browser-Programmen sein.

Aber auch eine gewisse „Heimtücke“ in den Eingabebildschirmen spielt hier mit hinein, wie wir erst später erkennen: Ist bei der Kennworteingabe für die Empfängerbox auf der letzten Stelle, also mit der letzten Eingabe, zu bestätigen, ist dies beim Kennwort für ein Heimnetzwerk nicht der Fall.

Hier erwartet das Gerät zunächst einen Sprung auf die folgende Stelle, die nicht mehr mit einem Feldinhalt belegt wird. Das wird in der Anleitung nicht beschrieben und ist von den Entwicklern deshalb vermutlich auch nicht gewollt. In diesem Fall ist es als kleiner Programmfehler („Bug“) zu werten.



Die Mobile Station WLAN erlaubt zum Einrichten den Zugriff von einem externen Gerät, wenn beide per WLAN verbunden werden. Sie ist dann unter der IP-Adresse 192.168.1.1 aufrufbar (Bild links). Wir brauchen diesen Zugriff, um die Programmaktualisierung aufspielen zu können (Bild Mitte). Nachdem das manuelle Aktualisieren mittels heruntergeladener Datei „msw_firmware.bin“ fehlschlägt, entscheiden wir uns für die automatische Version. Auffallend ist, dass sich einige Bildschirme bislang nicht an die Anzeigröße anpassen (Bild rechts).

Wer das nicht erkennt, könnte schnell aufgeschmissen sein und verzweifeln. In unserem Fall sollen auch gleich zwei Händler daran scheitern, die das Aktualisieren kostenlos für Märklin-Digitalgeräte anbieten. Erst im Anschluss erhalten wir von dritter Stelle den entscheidenden Hinweis.

Wieder daheim, versuchen wir unser „Glück“ also noch ein viertes Mal – ohne Ändern der Vorgehensweise aus Versuch Nummer 1. Die Anleitung zum Installieren finden wir ja auf der Märklin-Seite (siehe Informationskästchen am Ende dieses Artikels), die zu verarbeitende Datei sichern wir vorher auf dem Mobiltelefon.

Endlich klappt die Verbindung zwischen Telefon und Mobile Station WLAN, die versprochene Oberfläche erscheint auf der Anzeige des Mobiltelefons. Wir wählen „manuelles Update“ und verweisen auf den Ablageort der Datei – wie Märklin es anleitet. Wieder ist das Ergebnis ernüchternd: „Update-Image ungültig“, zudem passt sich die Anzeige nicht mal der Bildschirmbreite an.

Was nun? Unser Hilferuf an Märklin blieb bislang unerhört. Ein letztes Mal versuchen wir es mit der Option einer automatischen Aktualisierung und verlassen den vorgeschlagenen Pfad des Herstellers. Und überraschend meldet das Gerät dann doch noch Vollzug.

Es schaltet sich aus, startet neu und zeigt nun den Programmstand 4.0.0.2 an. „Drücken Sie hier und warten auf ein Wunder“, ließe sich beschreiben, was wir erleben. Endlich kann der Test weitergehen. Auf

der Anzeige des Telefons wird der Erfolg übrigens nicht sichtbar, denn hier wird das Gerät nur auf ausdrücklichen Befehl neu ausgelesen. Auch hier wird der Benutzer also vielleicht schnell auf einen Irrweg gelockt.



Die Entwickler haben es uns wirklich nicht einfach gemacht, die Aktualisierung erfolgreich zu beenden. Am Ende haben wir es auf dem beschriebenen Weg aber doch geschafft und der gemeinsame Test mit der Mobile Station 2 kann endlich erfolgen.

Sinnvoll ergänzt

Nun sind wir endlich an der Stelle angelangt, an der unser Testgerät so funktionieren soll, wie es versprochen wurde. Folglich wird die Mobile Station 2 an die Gleisbox angeschlossen, dann wieder die Empfängerbox an den zweiten Platz und die Spannungsversorgung wiederhergestellt.

Die Mobile Station WLAN sucht nach Netzwerken und listet in einer Reihe von Vorschlägen auch die Empfängerbox auf. Automatisch verbinden will sie sich nicht. Nach der manuellen Auswahl greift sie aber auf das bereits hinterlegte Kennwort zurück und fordert keine Neueingabe.

Nun haben wir Zugriff auf unsere Lokdatenbank, können Lokomotiven löschen, neu anlegen und auch den Kartenschacht des kabelgebundenen Bedienteils dazu nutzen. Endlich zeigen sich alle Vorteile der Neuheit.

Das Menü bietet einige Einstellungen, die wir an dieser Stelle noch erwähnen möchten: Wir haben bereits erläutert, dass sich die Anzeige durch Drehen um 90° daran anpassen kann, wie der Bediener das Gerät hält. Diese Funktion lässt sich auf Wunsch auch abschalten, wovon vermutlich selten Gebrauch gemacht werden wird.

Noch recht neu, aber nicht spezifisch für die WLAN-Variante ist die Anzeige-Option „Tachotyp“. Damit lässt es sich von der gewohnten Balkenanzeige auf eine Ziffernanzeige der gewählten Fahrstufe wechseln und so an die eigenen Präferenzen anpassen.

Wird die Mobile Station WLAN eine vorgegebene Zeit nicht bedient, verdunkelt sich die Anzeige, d. h. sie wird weniger intensiv ausgeleuchtet, um Batteriekapazität zu sparen. Der gewählte Batterietyp, gemeint ist damit die Auswahl zwischen einem Akku und einer nicht wiederaufladbaren Batterie, ist ebenso eine Einstellung, die vermutlich wegen Spannungs- und Kapazitätsunterschieden Auswirkungen auf das Verhalten hat.



Nach der Aktualisierung auf die Programmversion 4.0.0.2 ordnet sich das WLAN-Gerät der Mobile Station 2 unter und wir können auf unsere bestehende Datenbank zugreifen und wie gewünscht auch den Lokkartenleser nutzen.

Akkus müssen zum Wiederaufladen übrigens entnommen werden. Einen Ladeanschluss per USB-C (PD / „Power Device“) kennt Märklins Neuheit mit Blick auf die Option von Batterien nicht. Wem die Anzeige beim aktiven Bedienen zu hell oder dunkel ist, der kann dies auch individuell ändern. Abhängig sein kann die optimale Leuchtstärke auch von den Lichtverhältnissen im Anlagenraum.

Zu guter Letzt sei darauf hingewiesen, dass die Gehäuse der Gleis- und der Empfängerbox identische Außenmaße haben und jeweils zwei Schrauböffnungen an identischer Stelle besitzen. Beide lassen sich so unsichtbar an passender Stelle der Anlage fest montieren.

Die Gehäuse der Mobile Station 2 und WLAN sind trotz gemeinsamer Oberseite nicht identisch. Die beiden Griffmulden auf der Rückseite bei fehlendem Kartenschacht sind aber nicht der einzige Unterschied: Das Gehäuse des neu eingeführten Handbedienteils ist etwas dicker, was fast nur im direkten Vergleich auszumachen ist.

Wir kommen zum Ende dieses Artikels und mit diesem wird es Zeit für ein abschließendes Fazit. Ein kabelloses Bediengerät stand lange auf der Wunschliste der Märklin-Digitalbahner und nimmt die Spurweite Z nicht aus.

Viele Kunden wünschen möglichst alles aus einer Hand und halten Märklin auch im Digitalbetrieb die Treue, wo immer das möglich ist. Mangels Railcom-Fähigkeit vieler Decoder ist das Selbstanmelden an der Zentrale im Maßstab 1:220 noch nicht so verbreitet wie in anderen Nenngrößen. Hilfreich ist deshalb in besonderer Weise die Lokkartenfunktion der Märklin-Digitalzentralen.



Der direkte Vergleich zwischen der Mobile Station 2 (links) und der Mobile Station WLAN (rechts) zeigt in der Sicht auf die Oberseite weitere Unterschiede: Den Kartenleser besitzt nur das kabelgebundene Gerät, während dessen Schacht rechts fehlt. Bedingt durch das Batteriefach ist die WLAN-Version zudem etwas dicker ausgefallen. Der ausklappbare Rundgriff, an dem wir das rechte Gerät halten, ist jedoch kein Kriterium: Er liegt dem Gerät bei und wird nur aufgeklebt, wenn der Bediener dies wünscht und er seinen Gewohnheiten entgegenkommt.

Die Mobile Station WLAN hat sich im Test als ebenso einsatzfähig erwiesen wie ihre kabelgebundene Schwester. Nach der Programmaktualisierung kann auch wieder auf deren Lokkartenfunktion zugegriffen werden. So wird die Neuheit zu einer Option, die beim Erstkauf wie auch Erweiterungen zu prüfen ist.

Für welches Gerät und welchen Hersteller sich am Ende eine Präferenz abzeichnet, hat dann mit persönlichen Vorlieben und Ansprüchen zu tun. Märklin ist jedenfalls wieder auf der Höhe der Zeit und allein ein moderner Grafikbildschirm, wie ihn auch die große Central Station besitzt, bleibt auf der Wunschliste stehen.

Über kleinere Programmfehler möchten wir hier hinwegsehen. Es mag zeitweise ärgerlich sein und den Eindruck erwecken, hier sei ein nicht ausgereiftes Produkt in Umlauf gebracht worden, doch auf der anderen Seite sind es nur kleine Dinge, die eben große Wirkung zeigen. Zudem hat Märklin schnell reagiert und wird auch künftig Aktualisierungen bereitstellen.



Für Zwecke der Spurweite Z empfiehlt sich die hier gezeigte Minimalkonfiguration, in der die neue Mobile Station WLAN als reiner Handregler nur eine Erweiterung darstellt. Nur so können wir zugleich zwei Lokomotiven gleichzeitig steuern und auch den Komfort der Lokkarten nutzen.

Wer fallweise überfordert ist, darf jederzeit seinen Händler aufsuchen, denn diese nehmen und nehmen weiterhin eine wichtige Dienstleistungsfunktion wahr. Und so freuen wir uns über die Neuheit und meinen, dass sie es sich verdient hat, an dieser Stelle für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Technik nominiert zu werden.

Anbieterseiten:

<https://www.maerklin.de>

Bezug von Lokkarten (Hausmarke oder Märklin):

<https://www.modellbahnunion.com>

Seite zur Produktaktualisierung und URL der Datei:

<https://www.maerklin.de/de/service/downloads/msw-updates>
msupdate.maerklin.com/msw/4.0.0.2/msw_firmware.bin

Moderne Bahn in Text und Bild

Aktuelle Triebwagenübersicht

Die moderne Bahn ist in Bewegung. Besonders mit Ausschreibungen für Nahverkehrsleistungen gehen oft neue Triebwagen und Triebzüge einher, weil sie von den Aufgabenträgern verlangt werden. Aber auch im Fernverkehr hat sich seit Erscheinen der letzten Dokumentation wieder einiges getan. Es ist Zeit für ein aktualisiertes Buch, das dies zusammenfasst.

Michael Dostal
Typenatlas Triebwagen und Triebzüge
Deutsche Bahn und Privatbahnen

VGB | Geramond
München 2023

Taschenbuch mit Fadenheftung
Format 16,5 x 23,5 cm
160 Seiten mit ca. 280 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96453-561-0
Preis 24,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Rund fünf Jahre liegt die letzte Auflage des Typenatlas zurück, der nun in überarbeiteter Form wieder vor uns liegt. Da Fahrzeuge hinzugekommen sind, die es bei Erscheinen des Vorgängerbands noch nicht gab, war dies dem Verlag auch eine neue ISBN wert – zu groß erschienen die Unterschiede.

Aktuelle Triebwagen im Vergleich lautet die Herausforderung und Messlatte aber auch dieses Mal. Deutlich wird am reinen Zahlenvergleich zum Vorgänger ein nicht unerheblicher Zuwachs an Bildern. Das nehmen wir erfreut zur Kenntnis, haben wir beim Durchblättern aber nicht mal bewusst wahrgenommen.

Aber seien wir ehrlich: Niemand wird alt und neu gegeneinander legen und Seite für Seite abgleichen. Das wird kaum geeignet sein, um den Nutzen und Mehrwert für den Käufer herauszuarbeiten. Vielmehr stellt sich schließlich die Frage, ob das alte Buch noch die eigenen Ansprüche erfüllen kann.

Da wir hier von recht aktuellen Aufstellungen sprechen, wird die Antwort in den meisten Fällen Nein lauten. Und daraus resultiert ja auch für Verlag und Autor die Motivation, ein Werk zu aktualisieren und fallweise zu erweitern.

Verraten sei, dass sich die Seitenzahl nicht erhöht hat. Immerhin fallen alte Fahrzeuge ja auch mal weg und dann stellt sich die Frage, ob sie hier oder an anderer Stelle historisch zu dokumentieren sind. Dann können auch beide Bände nebeneinander im Regal einen Sinn ergeben.

Geblichen sind Autor und Struktur des Werks, formal geändert hat sich der Verlag: Geramond hat den Titel ohne Namensänderung zur VGB verschoben, die sie vor einigen Jahren von der Mediengruppe Funke erworben hat.

Die aktuellen deutschen Triebwagen werden mit einfachen Beschreibungen, kurzem Datenspiegel und mindestens einem Bild präsentiert. Einfache Orientierung und schneller Technikvergleich bleiben so



weiterhin möglich. Bedingt durch den Umfang jedes Eintrags gehen die Texte natürlich nicht so sehr in die Tiefe, wie ein Baureihenportrait auf gleicher oder größerer Seitenzahl.

Genau das ist für die Zielgruppe, die der Verlag hier in den Fokus nimmt, aber auch ein wichtiges Kaufargument, denn ausschweifende Technikbeschreibungen jedes Bauteils hängen viele Nichttechniker auch schnell ab.

Als Buch aus einer Reihe ist der vorliegende Band als Ergänzung zum Typenatlas „Deutsche Lokomotiven“ gedacht, mit dem es dann ein fast geschlossenes Werk bildet, wenn wir Reisezug- wie Güterwagen an dieser Stelle mal außen vor lassen.

Eingang gefunden haben wieder unterschiedliche Traktionsarten. Neben Diesel- und reinen Elektrofahrzeugen ist die Fülle durch Akku-, Hybrid- und Wasserstofftriebzüge in den letzten Jahren weiter gestiegen.

Die Baureihe 612 mit Neigetechnik gehört hier fast zu den Auslaufmodellen, der Desiro HC von Siemens fand schon in der letzten Auflage knapp Eingang, aber die Entwicklung ging weiter. Bei S-Bahnen hat sich wieder einiges getan, ebenso auch bei der ICE-Flotte der Deutschen Bahn.

Entfallen sind nun einige Nostalgiker wie die letzten Schienenbusse, die Platz für neue Fahrzeuge machen mussten. Sonst hätte sich der gesetzte Seitenrahmen nicht einhalten lassen. Einen Hinweis verdient, auch wenn es sich um eine Wiederholung im Vergleich zur Rezension des Vorgängers handelt, das Einbinden von Bahndienstfahrzeugen.

Diese Züge der „gelben Flotte“ würden wir hier schließlich keineswegs erwarten, zumal sie ja eher abseits der öffentlichen Wahrnehmung ihren Dienst bei Fahrwegmessungen oder Instandsetzungsarbeiten verrichten.

Und so verbleibt auch dieses Mal ein runder Eindruck in unseren Köpfen. Die vorliegende Lektüre ist ausgewogen wie umfassend, informativ geschrieben, leicht zu lesen und zu verstehen. Sie gibt einen guten Überblick über fast alles, was heute auf Deutschlands Schienen unterwegs ist und beschränkt sich dabei auch nicht auf einzelne Eisenbahnunternehmen.

Der Umfang jedes Eintrags ist dem jeweiligen Fahrzeug angemessen, was seine Bedeutung und Erscheinungsvielfalt betreffen. Auch die Bildauswahl und -wiedergabe hat keine Wünsche offen gelassen.

So macht das Durchblättern unverändert Spaß und mit Blick auf das noch handliche Format lässt sich das Buch auch gut in Tasche oder Rucksack stecken, um unterwegs auf einem Fotoausflug mal zu einem der beschriebenen Fahrzeuge nachzuschlagen.

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

Liegewagen der DB für Turnus- und Regelverkehr **Neue, schnell vergessene Wagenklasse**

Liegewagen als preisgünstige Alternative für eine Nachtreise mit Ruhemöglichkeit sind im Wesentlichen eine Nachkriegserfindung. Die DB stand dieser Idee kritisch gegenüber und wagte sich nur unter Druck und mit finanzieller Drittbeteiligung an die Bc-Wagen. Entsprechend vernachlässigt erschien ihr Angebot seit den Siebzigern. Im Vorbild fast vergessen, sind die Wagen bei Modellbahnern beliebt – wenigstens ein Buch stillt deren Informationsbedarf.

Armin Gärtner
Die Verkehrsgeschichte der DB-Liegewagen
Entwicklung, Typenvielfalt und Einsatz

Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl e.V.
Erkrath 2022

Gebundenes Buch
21,5 x 30,3 cm
184 Seiten mit ca. 360 überwiegend farbigen Abbildungen und Tabellen

ISBN 978-3-00-071641-6
Preis 40,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das Thema Liegewagen bildet nur ein Randthema des deutschen Bahnverkehrs, wenn wir die einstige Stückzahl der Wagen mit dem Gesamtbestand an Reisezugwagen vergleichen. Zudem verkehrten solche Wagen im Nachtverkehr, als normale Sitzwagen im reinen Tagesverkehr waren sie kaum im Einsatz.



Trotzdem sind die Bauarten der Bc-Wagen Modellbahnern bestens bekannt, denn wegen der auffallenden Schriftzüge und Schilder, die sie trugen, fielen sie auf. Touropa, Scharnow oder Hummel-Reisen stand unübersehbar an ihren Längsseiten, wenn sie Urlauber im Nachtsprung in beliebte Urlaubsorte fuhren oder von dort abholten.

Auch andere Turnuszüge wie der Alpen-See-Express haben diese Art zu reisen bekannt gemacht. Und mancher Eisenbahnfreund von heute wird sich selbst an die Familienreise mit der Bahn erinnern. Darüber hinaus setzte die Bundesbahn auch eigene Liegewagen im Nachtverkehr ein.

Doch diese blieben unauffällig: Trugen sie nach dem ursprünglichen Farbkonzept überwiegend noch das Blau der 1.-Klasse-Wagen aus dem F-Zug-Dienst, verschwanden sie später im elfenbein-ozeanblauen Einerlei und waren nur an Piktogrammen unter der Klassenziffer erkennbar. Ihrer Popularität tut das keinen Abbruch und diese Wagen stehen auf den Wunschzetteln vieler Modellbahner. In der Spurweite Z blieben diese Wünsche bislang fast völlig unerhört.

Für unsere Redaktion ist es daher keine Frage, dass hier noch ein großer Informationsbedarf besteht. Der Bestand an Fachlektüre zu Liegewagen tendierte bislang gen Null. Erkannt hat das bisher nur Autor Armin Gärtner.

Er war in seiner Studienzeit als Liegewagenbetreuer tätig und reiste mit diesen Wagen im Auftrag der ehemaligen DSG (Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft) quer durch Europa. Von

seinen Eindrücken und der Arbeitswelt jener Tage berichtete er in einem ersten Buch, das so großen Anklang fand, dass zwei Folgebücher folgten.

Dieses zweite haben wir bereits in **Trainini®** 2/2023 vorgestellt und ist inzwischen ausverkauft. Das dritte Buch zum Themenbereich liegt uns nun vor: Es behandelt den aus Sicht von Vorbildfreunden und Modellbahnern wohl spannendsten Teil zur Übersicht der eingesetzten Wagen.

Liegewagen waren bei der DB zwischen 1953 und 2016 im Einsatz und berühren daher gleich vier Epochen der Modelleisenbahn – kaum jemand kommt deshalb an ihnen vorbei. Als „Voitures couchettes“ war die Bauart eine französische Erfindung vom Ende des 19. Jahrhunderts, die in Westdeutschland erst nach dem Zweiten Weltkrieg aufgegriffen wurde.

Dies beschreibt der Autor in einem geschichtlichen Abriss, der erläutert, wie die Bundesbahn entgegen ihrer Erwartungen und Überzeugungen überhaupt dazu gebracht wurde, Bcm-Wagen zu konstruieren und zu beschaffen.

Deren Erfolg und internationale Vereinbarungen führten schließlich auch zum Beschaffen von Liegewagen für den Regelverkehr im Nachtzugdienst. Jenen für die Reisebüro-Sonderdienste bezeichnete die DB als Turnusverkehr. Die eingesetzten Wagen waren getrennt eingesetzt.

Weil sie folglich viele Jahre das Erscheinungsbild der Urlaubs- und Nachtzüge maßgeblich mitbestimmten, griff der Autor auch dieses in den vorherigen zwei Bänden nicht bearbeitete Thema auf: Überblick über die Entwicklung und die eingesetzten Bauarten sowie deren Einsatz und erfolgte Umbauten.

Mehr als 60 Jahre Eisenbahngeschichte fanden auf diese Weise Eingang in die vorliegende Lektüre. Sie wurde gewissenhaft, ausführlich und tiefgreifend recherchiert und analysiert, um sie in diesem Werk aufbereitet wie verständlich zusammenzufassen.

Ein großes Problem stellte das Bebildern vieler Passagen dar. Wagen stehen eh selten gezielt im Fokus von Bahnaufnahmen, aus dem Inneren fehlen Fotografien meist völlig. Aber auch diese Klippe umschiffte Armin Gärtner in für uns anerkennenswerter Weise.

Zugleich entschuldigt er sich im Vorwort für die geringere Qualität vieler eigener Aufnahmen aus seiner Dienstzeit als Liegewagenbetreuer. Neben dem Alter der Bilder ist das vor allem der eingesetzten Kamera zuzuschreiben, die ja auch in das Budget eines Studenten passen musste, der mit einer Nebentätigkeit zu seinem Lebensunterhalt beiträgt.

Genau das macht dieses Buch aber auch so authentisch. Keinesfalls wirkt es „abstrakt“ und von einem Unbeteiligten niedergeschrieben. Auch nach fast fünfzig vergangenen Jahren sind viele Besonderheiten noch in Erinnerung, die hier miteingebaut wurden und einen besonderen Reiz ausmachen.

Auffallend ist, dass die DB so zögerlich war, modernere Bauarten zu entwickeln, als das Geschäftsmodell zu kippen begann. Ein Kapitel zu Projekten und Entwürfen enthüllt, wie viele Ideen und sogar Pläne es zu klimatisierten Liegewagen gab.

Nur die TUI hatte den Mut, solche Wagen nach zeitgemäßen Anforderungen der ausgehenden Siebziger zu bauen und auf eigene Rechnung zu beschaffen wie einzusetzen. Sie waren ein Erfolg, kamen aber um Jahre zu spät.

Wir wollen nicht zu viel verraten. Dieses Buch ist eine klare Kaufempfehlung und verpasst eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres nur, weil es bereits im Vorjahr aufgelegt worden ist.

Bezugsquelle:
<https://www.lokschuppen-hochdahl.de>



Faszination Modellbau

3. – 5. NOVEMBER 2023

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Zeitgleich mit den Kult-Events!

Flug-, Schiff- und Truckmodellbau, RC-Cars, Dampfmaschinen,
Eisenbahnen & die faszinierende Welt der LEGO Fan-Ausstellung.



&



FAN-AUSSTELLUNG

Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr



WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

[faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)
[faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau)
[FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)

Märklintage in Göppingen **Wieder Leben in der Bude**

Nach pandemiebedingter Zwangspause rief Märklin seine Kunden und Freunde wieder zur Messe am heimischen Standort. Auch Petrus ist offenbar Modellbahner und sorgte für bestes Wetter – bei einer Veranstaltung, die zu einem großen Teil auch im Freien stattfindet, durchaus hilfreich. Und so war es voll auf den Märklintagen, die den Besuchern auch viel zu sehen und erfahren anboten.

Wenn Märklin alle zwei Jahre zu sich nach Göppingen ruft, dann folgen dem Zehntausende, um die Märklintage mit buntem Programm zu genießen. Zwischen dem 15. und 17. September 2023 war es wieder so weit, die Pause zur letzten Auflage betrug ungewollt aber leider vier Jahre. Entsprechend groß schien der Nachholbedarf.

Wie bereits bei den vorausgehenden Ausstellungen durfte sich die Veranstaltung wieder mit dem Attribut „Internationale Modellbahnausstellung“ schmücken und zwar in der 38. Auflage. Das weckt dann natürlich auch bei uns den Ehrgeiz, genau hinzuschauen, wie international das Treffen auf Ausstellerseite denn wirklich ist.



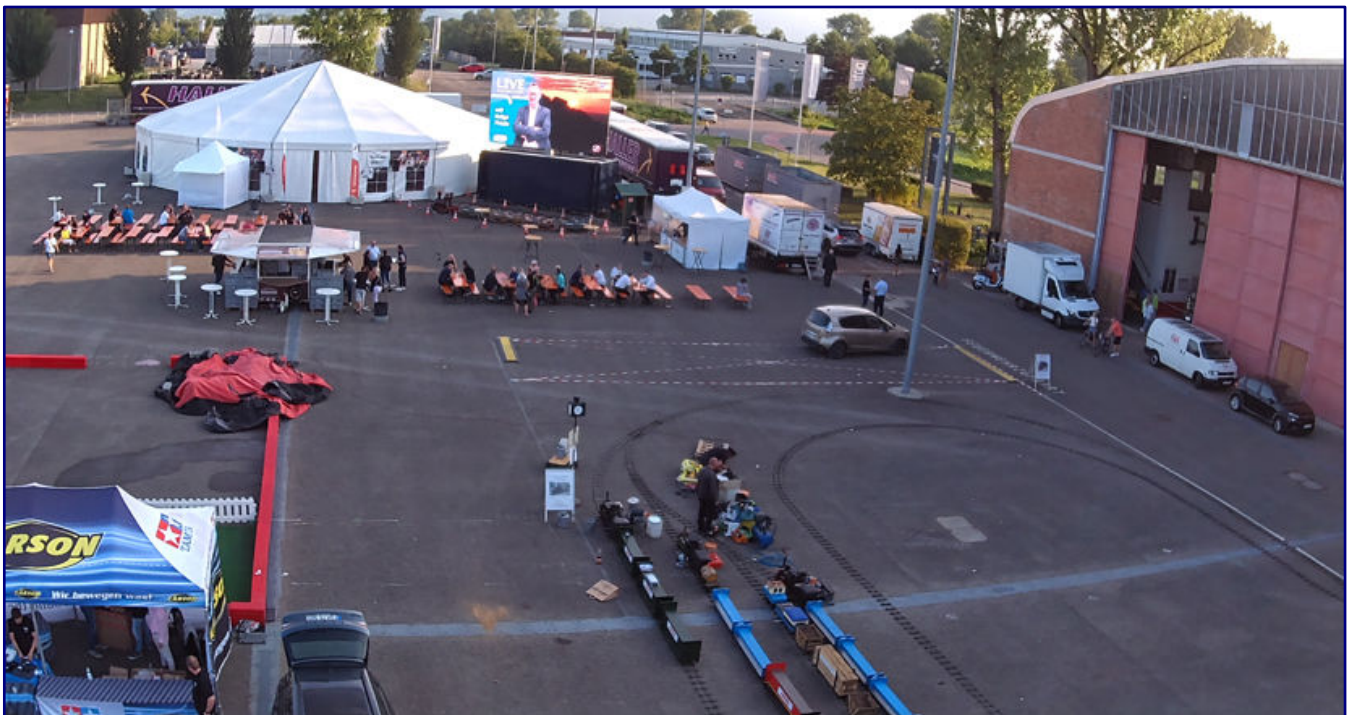
Eine zentrale Rolle spielte wieder 44 1315: In ihrem Unterstand, der aus erhöhter Perspektive an eine Märklin-Verpackung erinnert, bildete sie eine Kulisse für die vielen Tischgarnituren zum Ausruhen auf dem Werksgelände.

Immerhin nehmen wir wahr, dass nach dem unglücklichen, vielleicht auch gewollten Ende der zweijährig in Köln stattfindenden Messe diese Marke ohne jede konzeptionelle Änderung vor Ort einfach nach Friedrichshafen weitergewandert ist.

Niemand wird aber nur wegen eines bunten Logos eine Mehrtagesreise auf sich nehmen, um vor Ort dabei zu sein und herauszufinden, ob eine Messe die persönlichen Erwartungen erfüllen kann. Als in Göppingen dieses Aushängeschild erstmal genutzt wurde, hatte das Treffen dort noch den Charakter einer Hausmesse, denn andere Großserienhersteller von Rollmaterial fehlten völlig und waren vermutlich auch nicht eingeladen.

Das war vor vier Jahren längst anders, doch jede Ausstellung hat nach mehrjähriger Zwangspause Anlaufschwierigkeiten zu meistern. Und so soll dieser Bericht auch dazu dienen, die sich unseren Lesern stellenden Fragen zu beantworten, nachdem wir kritisch, aber konstruktiv eine Analyse des Präsentierten vorgenommen haben.

Traditionell wurden die 13. Märklintage zeitgleich an verschiedenen Veranstaltungsorten der Stadt ausgetragen. Zum einen fehlt es an einer passenden Messehalle, um alle Aussteller und Teilbereiche zu vereinen, zum anderen lassen sich das Märklin-Werk und Märklineum als Teil des Ganzen nicht verfrachten. Mit dem Vorbildteil, der am Bahnhof und beim Gleisbauunternehmen Leonhard Weiss stattfindet, ist außerdem eine Besonderheit ebenso zu berücksichtigen.



Die Ruhe nach dem Sturm: Einer der drei Messtage ist zu Ende, der Staufersplatz hat sich geleert. Im Hintergrund ist das runde Zelt mit Spielflächen und Bühne zu sehen, auf der Studiogespräche stattfanden. Rechts ist die Werthalle, ein früherer Hubschrauberhangar, die Märklin und den großen Zubehörherstellern eine Präsentationsfläche bot sowie auch wieder die Spur-Z-Convention aufgenommen hatte.

Was die Besucherseite betrifft, war die Veranstaltung in Summe gut besucht, allerdings verliefen die drei Tage sehr unterschiedlich: Der Freitag war nach unserem Empfinden mit Abstand am stärksten besucht, an den Anlagen war dann zeitweise kein Durchkommen mehr.

Die beiden Wochenendtage waren ebenfalls gut, aber eben deutlich geringer frequentiert als der „Rekordtag“. Wenn wir hier ausschließlich auf unsere Eindrücke abstellen, dann hat das einen erklärbaren Grund: Seitens des Veranstalters erhielten wir keine Schlussinformation mit den offiziell gezählten Besuchern.

Und da wir nur jeweils an einem Ort zugleich sein können, können wir für die übrigen keine valide Aussage treffen. Durch die Hallen lief aber das „Gerücht“, der Besucherrekord von 2019 sei zwar nicht eingestellt worden, die 13. Märklintage seien aber die zweitstärkste Auflage. Erwartet wurden übrigens rund 60.000 Personen an den drei Tagen.

Weltrekord und große Exponate

Unser Bericht soll sich mit Blick auf den Fokus dieses Magazins auf das Gezeigte im Maßstab 1:220 konzentrieren, zugleich aber auch nicht völlig ausblenden, was abseits unserer Baugröße geschah und gezeigt wurde.

Und so beginnen wir unseren Bericht mit einem geglückten Weltrekordversuch, über den bei einer Abendveranstaltung vor geladenen Gästen am Freitagabend Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle berichtete und zum Kontext auch RhB-Direktor Dr. Renato Fasciati ans Rednerpult bat.



Luft anhalten, klappt der Weltrekord? Das werden auch die drei von Kameras umkreisten Akteure vor dem Abfahrtsbefehl für den LGB-Zug gedacht haben: am Rednerpult (v.l.n.r.) Wolfrad Bächle, Dr. Renato Fasciati und Florian Sieber. Foto: Stephan Fuchs

Die Rhätische Bahn hat bekanntlich am 29. Oktober 2022 einen Weltrekord mit dem längsten Schmalspurzug der Welt aufgestellt. Dazu kuppelte sie alle 25 vorhandenen Capricorn-Triebzüge zusammen und ließ sie auf der Albula-Strecke fahren. Die Gesamtlänge aller jeweils vierteiligen Einheiten betrug 1.910 Meter.

Das klingt für einen Laien sehr einfach, aber der Direktor der Bahngesellschaft redete sehr anschaulich über die vielen Klippen, die es zu umschiffen galt: Alle 25 Züge waren zeitgleich mit Strom zu versorgen, die Kupplungen sind enormen Belastungen ausgesetzt und dürfen nicht reißen. Es bedarf besonderer Vorkehrungen, Abstimmungen, fortlaufender Kommunikation und absolut synchronen Manövern.

Dass es am Ende geklappt hat, mochten die Beteiligten zeitweise selbst nicht glauben. Im eigenen Unternehmen stieß der Bahnchef zunächst nur auf erstaunte Gesichter und Kopfschütteln, nur von medialer Seite bekam er signalisiert, dabei zu sein. Auf seine verwunderte Frage nach dem Grund erhielt er die Antwort: „Ganz einfach: Ihr Versuch kann auch scheitern.“

Ein persönliches Gespräch am Rande des Buffets, der Chefredakteur dieses Magazins war ja auch an zwei unverändert gültigen Weltrekorden beteiligt, verlief mit gegenseitigem Verständnis und Achtung vor den gewaltigen Anstrengungen. Medialer Druck kann zeitweise auch belasten, zugleich aber auch herausfordern.



Der Zug aus 25 Capricorn-Einheiten fährt! Begleitet von den Kameras, bleibt die Spannung, ob er auch die vorgegebene Distanz schaffen wird, ohne Reißen von Kupplungen oder dem Auftreten elektrischer und mechanischer Probleme. Wenige Minuten später wissen wir, es ist geglückt! Foto: Stephan Fuchs

In Göppingen galt dasselbe nun für Märklin und Dr. Fasciati leistete den beiden Märklin-Geschäftsführern denselben Beistand, den er selbst ein Jahr zuvor aus Göppingen erhalten hatte. In der EWS-Arena sollte nun ein identisch zusammengestellter LGB-Zug laufen und diesen Weltrekord auch für die Modellbahn einfahren. Immerhin rund 85 Meter Zuglänge sind das noch im Maßstab 1:22,5. Viele Probleme, die die RhB zu lösen hatte, waren auch vom Hause Märklin zu bewältigen.

Geklappt hat es unter einer großen Zahl an Zeugen, wovon sich auch unser Reporter Stephan Fuchs vergewissern wollte. Reproduzierbar war es an den Folgetagen aber nicht mehr, denn über drei Tage mochten die vielen Kupplungen dann doch nicht mitmachen. Freilich dürften sie eh kaum dem Serienstand entsprochen haben, aber geglückt ist das Vorhaben dank gründlichem Vorbereiten ja dennoch.

Spielte sich dieses Geschehen auf den Rängen der Handballhalle ab und waren auf der Empore auch Händler vertreten, so war der Hauptmagnet für die Besucher das Spielfeld. Hier waren verschiedene Anlagen der Spur 2m aufgebaut und bestachen mit tollen Motiven, darunter auch ein Big Boy, der wieder und wieder eine handgebaute Holzfachwerkbrücke („Trestle Bridge“) überfuhr.

Auf dem Gelände des Bauunternehmens Leonhard Weiss (LW) gab es Gleisbaumaschinen und Lokomotiven zu sehen, auf Wunsch teilweise auch von unten aus der Wartungsgrube heraus. Hüpfburg und Draisinenfahrten begeisterten hier die jüngsten Besucher.

Angekündigt wurde dort bereits eine Neuheit 2024 für die Spur H0. Dies geschah nicht zufällig, weil LW sein entsprechendes Vorbild dort in einer Premiere den Besuchern vorführte. Die Rede ist vom Dual-Mode-Vectron 248 040, dem das Firmengelb extrem gut zu Gesicht steht. In der Folge wurden wir häufig um die eigene Einschätzung gefragt, ob Märklin dieses Modell auch in der Spurweite Z planen könne?



Leonhard Weiss nutzte die Ausstellung, um seinen neuen Vectron Dual-Mode 248 080 vorzustellen. Märklin kündigte zeitgleich ein Spur-H0-Modell als Neuheit für 2024 an.

Eine Tradition der Märklintage ist es inzwischen auch, dass das Leonhard-Weiss-Areal mit etwas Modellbahn bedacht wird und so immer ein direkter Bezug zu Märklin hergestellt ist. Der Stammtisch MIST 7 präsentiert sich dort mit einer etwa 45 Meter langen Modulanlage, auf der die Karwendelbahn-Züge von Block zu Block an einen neuen „Fahrdienstleiter“ übergeben werden.

Weiter ging es nun per Schienenbus-Transfer zum Bahnhof Göppingen. Jedes Mal finden wir hier modernere und historische Vorbildfahrzeuge. Wegen ihrer großen Anziehungskraft stehen vor allem Dampflokomotiven im Mittelpunkt.

Sie laden teilweise auch zu Führerstandsmitfahrten ein. 2023 waren es deutlich weniger Fahrzeuge als in früheren Jahren, zugleich waren auch keine Fahrzeuge dabei, die (noch) keine Märklin-Umsetzung kennen und sich früher gern als verdeckte Ankündigung von Neuheiten erwiesen.

Spannend war es trotzdem, alte Bekannte wiederzusehen und schnaufen zu hören. Und mit der 151 001-5 war auch eine Vorserienlok dabei, an der Kenner die Unterschiede zu den folgenden Serienexemplaren studieren wollten. Auch eine 140 kann zudem richtig was her machen, wenn ihr ein Metallic-Lack verpasst wird, der aus der Ferne wie die Auslieferungsfarbe wirkt und aus der Nähe seine wahren Eigenschaften zeigt.

Der Bahnhof Göppingen ist (neben der Werksführung) der einzige Veranstaltungsort, der ohne Eintrittskarte betreten werden kann. Das erwähnen wir, weil das Vorbildareal als öffentlich zugängliches Gelände auch nachts nicht verschlossen ist.



Immer belagert waren vor alle die Dampfzöser, deren Fahrwerke, Zylinder und Gestänge viele Besucher besonders faszinierten (Bild oben). Ein besonderer Gast in diesem Jahr war Vorserienlok 151 001-5 (Bild unten), an der sich der Vergleich ihrer Unterschiede zu den Serienmaschinen lohnt.

Sind die Besucher zum Ende eines Ausstellungstags erst mal verschwunden und das Feuer in den Dampflokotiven wird gelöscht, dann kehrt mit Einbruch der sommerlichen Dämmerung eine himmlische Ruhe ein. Frei von den vielen Herbeiströmenden ergeben sich dann völlig ungestörte Ansichten auf die großen Vorbilder.

weiter auf Seite 49





Hp00 zeigt das Signal vor 194 192-1, denn sie soll ja während der gesamten Veranstaltung ausgestellt werden. Zur blauen Stunde „schummelt“ sich das Deutsche Krokodil besonders stimmungsvoll ins Bild.

Foto auf Seite 48:

Fast ein Stammgast auf den Märklintagen ist die aus Rumänien zurückgekehrte 38 3199, die im preußischen Lack, aber mit Reichsbahnnummer den Betriebszustand Anfang der zwanziger Jahre wiedergibt. Beide Fotos: Jan Szymkowiak

Vom letzten Sonnenlicht und später von den vielen Laternen werden die Maschinen dann in ein ganz besonderes Licht getaucht. Unser Leser Jan Szymkowiak aus Kiel wusste die „blaue Stunde“ geschickt zu nutzen, um von Krokodil und Dampftraktion besonders stimmungsvolle Aufnahmen zu fertigen. Begeistert von seinen Motiven, erklärte er sich gleich bereit, sie an dieser Stelle mit allen anderen Lesern zu teilen.

Werk und Märklineum

Gut besucht war stets auch Märklins Stammwerk. Auch das ist nicht neu. Zu beachten galt es jedoch, dass Werksbesichtigungen nur am Freitag und Samstag zwischen 9:00 Uhr (Veranstaltungsbeginn) und 15:00 Uhr möglich waren. Der Sonntag als geschützter Tag darf nicht für die Arbeit herhalten.

Über die Fertigungsprozesse, von denen Zinkdruckguss, Messingfeinguss, Galvanik und auch das Drehen von Kleinstteilen dem Göppinger Werk vorbehalten sind, haben wir schon einige Mal berichtet. Wir wollen das hier nicht wiederholen und verweisen auf eine zeitnah erscheinende Folge von **Trainini TV**, die mit einem Rundgang auch diesen Abschnitt nicht außen vor lassen wird.

Erwähnenswert ist allerdings trotzdem, wie öffentlichkeitswirksam sich Märklins Lehrwerkstatt präsentierte. Nicht nur Ansprechpartner standen bereit, um von Ausbildungsgängen im Hause zu erzählen und Fragen zu beantworten. Auch die Auszubildenden und Dualen Studenten zeigten, wie sie erworbene Fertigkeiten umsetzen.

Besucher durften als Andenken einen gelb-transparenten Trinkbecher mitnehmen, der ein Lehrstück aus dem Spritzgussbereich darstellte. So wird auch daheim nicht vergessen, dass Märklin angesichts des



Am Eingang zur Werksbesichtigung hatte Märklin den Führerstand von 110 144-3 aufgebaut – ein Exponat aus Zeiten der „Märklin-Erlebniswelt“, dessen Verbleib nach deren Aufgabe uns bis dato unbekannt war.

immer mehr beklagten Fachkräftemangels eine gute Alternative für modellbahnbegeisterte Jugendliche sein kann.



Mit offenen Augen beim Rundgang entdecken wir Drehteile für Spur-Z-Räder in der Dreherei des Märklinwerks Göppingen.

Wieder draußen angekommen, machten sich dann bald Hunger und Durst bemerkbar.

Im Schatten der LGB-Freiluftanlage und der wie ein Märklin-Modell „verpackten“ 44 1315 ließ es sich an den Tischen rund um die Verpflegungsstände stärken.

Nicht alle, die dort verweilten, werden den neuen Lkw-Auflieger mit Märklin-Gestaltung wahrgenommen haben, der ganz in der Nähe auf dem Firmenhof stand.

Das mag auch daran gelegen haben, dass sich lange Schlangen am Zelt des Sonderverkaufs bildeten. Die Fundgrube im Märklineum war zur Messe geschlossen und so witterten



Viele Gäste der Märklintage ließen es sich nicht nehmen, an die Werksbesichtigung auch einen Gang durchs Märklineum anzuschließen. Dort bestach die große Schauanlage auch durch die geschickte Lichtführung und Projektionseffekte am Hintergrund.

viele hier attraktive Sonderangebote. Ob dies zutraf, können wir leider nicht sagen, denn es war außerordentlich viel Wartezeit einzuplanen.

Stattdessen zog es uns im Schnelldurchlauf durchs Märklineum. Hier waren und sind große wie bedeutende Teile der Märklin-Geschichte in Vitrinen ausgestellt. Unterstützt durch Projektionen gewinnen historische Exponate an Lebendigkeit und streifen das Flair angestaubter Museumspräsentationen ab.

Da nicht alle Bereiche dem großen Ansturm dieses Wochenendes standhalten konnten und das Märklineum als optionaler Zusatzrundgang nach der Werksbesichtigung eingetaktet war, blieben zwei interaktive Bereiche allerdings mit Flatterband abgetrennt und waren gesperrt. Gerade diese, so wissen wir von der Eröffnungsfeier im letzten Jahr, heben das Märklineum mit ihrer Interaktivität aber von anderen Angeboten ab.

Kritik am Vorbeiführen der Besucher an den beiden Punkten nahmen wir aber nicht wahr. Schließlich hatte die überwältigende Mehrheit den vergünstigten Eintritt vor allem deshalb bezahlt, um die große Schauanlage im untersten Geschoss hautnah zu erleben.

Die bebilderten Berichte im Märklin-Magazin werden hier wesentlich zu beigetragen haben. Mit der aufwändigen Wetter- und Nachtprojektion auf dem Hintergrund, bei Gewitter auch von Donnerrollen untermalt, besitzt sie eine beinahe einmalige Attraktion.

Und selbst wer sich keine Eintrittskarte leisten mochte, der war im Bereich des Museumsladen und der Vitrinen mit aktuellen Märklin-Produkten gut aufgehoben. Diese Schaustücke hinter Glas sind schließlich für jeden Modellbahner besondere Schätze, die gern mal in Ruhe ausgiebig betrachtet werden wollten.



Auf dem Werksinnenhof hatte Märklin seinen neuen Sattelaufleger aus Ungarn fotogen aufgestellt, doch nur wenige Besucher scheinen ihn wahrgenommen und fotografiert zu haben.

Außerdem ist die besondere Atmosphäre, die den Eindruck vermittelt, sich in einem Rundschuppen mit Innendrehzscheibe aufzuhalten, auch nichts Alltägliches. Irgendwie erscheint alles „typisch Märklin“ und doch ungewohnt wie auch neu. Viele Besucher nahmen das Werksmuseum zum ersten Mal in persönlichen Augenschein und zeigten sich begeistert, wie Klassik und Moderne der Eisenbahn im Modell hier zusammengeführt werden.

Spätestens jetzt dürfte es nicht nur uns gereizt zu haben, auch zu sehen, was die Modellbahn auch anderswo zu bieten hat. Weiter ging es deshalb zum Stauferpark mit der Werfthalle, in der einst Hubschrauber gewartet und repariert wurden, und einer Zeltstadt. In den Zelten waren wieder die Anlagen der Spuren N, H0 und 1 zu sehen, unter denen ebenfalls einige besonders ansprechend hervortraten.

Die größeren Anbieter wie Busch, Faller, Noch oder Viessmann (mit Kibri und Vollmer) waren in der Halle vertreten und stellten Herbstneuheiten oder Innovationen aus dem Frühjahr vor. Auch Messeverkäufe waren zentraler Bestandteil.

Zugegen waren auch Verlage wie der Eisenbahn-Kurier oder VGB | Geramond sowie der Figurenhersteller Preiser. Hier wurde, wie auf jeder größeren Ausstellung, vorgeführt, wie ein posierendes Modell vom Künstler in Wachs geschnitzt wird. Der eine oder andere wird sich gefragt haben, ob das Schau oder Alltag darstellt, wenn bei Anbietern wie Faller oder Noch menschliche Nachbildungen in mindestens gleicher Qualität längst am Computerbildschirm ihren Ursprung haben.

Viele weitere Anbieter waren vertreten, teilweise mit dem bekannten Programm und häufig ohne Neuheiten, weshalb sie hier nicht gesondert hervorgehoben werden. Märklin spricht von über 100 Ausstellern, wovon aber die wenigstens außerhalb von Deutschland angereist waren.



Zumindest in der Nenngröße Z wurden von den in der Werfthalle ausstellenden Zubehörherstellern keine Neuheiten vorgestellt. Ein Besuch an den Ständen lohnte wegen Beratungen und Messeangeboten aber durchaus.

Verstecktes und Innovationen

Im Informationskästchen am Ende dieses Artikels haben wir diejenigen, die Spur-Z-Angebote führen oder herstellen, (hoffentlich) vollständig aufgeführt. Manche waren nicht einfach zu finden und lagen abseits der typischen Wege. So befand sich mit Klingenhöfer Miniaturen ein Figurenhersteller für unseren Maßstab recht versteckt in der hinteren Ecke von Zelt 1.

Dort sind wir angesichts der knappen Zeit für die Berichtsvorbereitung nicht mal vorbeigekommen. So bleibt zu hoffen, dass wenigstens die Kunden den Stand fanden und vielleicht gezielt anhand des Standverzeichnisses gesucht haben.

Hier setzt auch eine leise Kritik an der Veranstaltung an: Zelte sind gewiss keine idealen Orte für Modellbahnausstellungen. Eine große und lange nicht mehr gezeigte Spur-Z-Anlage war auch deswegen zurückgezogen worden, weil ihr ein Platz in den Zelten zugewiesen werden sollte. Auf dem nachgebenden Holzboden ist ein sicherer Betrieb der Züge aber nicht zu gewährleisten.

Hinzukommen die enormen Klimaschwankungen je nach Wetterlage. Vor zehn Jahren ergossen sich starke Regenschauer über dem Festgelände und das Wasser drang durch die Zeltnähte und tropfte auf die Exponate ab. In diesem Jahr brannte die Sonne stundenlang auf die Zelthülle ein und ließ es drinnen die meiste Zeit unerträglich heiß werden.

Unglücklich ist es zudem, wie im Falle Klingenhöfer, wenn sich die Spur Z an einem Ort geballt präsentiert und ein einzelner Anbieter weit abseits davon seinen Verkaufsstand aufschlägt. Laufkundschaft mit Zufallsfunden und Gelegenheitskäufen wird sich so nicht gewinnen lassen.

Nun möchten wir noch einige Zahlen sprechen lassen: Die Gesamtfläche am Stauerpark verteilt sich auf rund 17.000 m². Davon beansprucht die Außenfläche etwa 8.000 m², die mit Spielflächen für Jung und Alt sowie Sitzmöglichkeiten mit Bewirtung belegt war. So verbleiben für die Aussteller in der Werfthalle und in den Zelten noch 9.000 m².



Stellvertretend für sehenswerte Anlagen und das weitere Angebot in den Zelten zeigen wir diese Aufnahme der Königsspur 1. Foto: Trainini® / Hendrik Späing

Einen Teil der überdachten Fläche war einer Spielewelt und dem Wagenmalen im separat stehenden, runden Zelt vorbehalten. Dort gab es auch eine Bühne, auf der verschiedene Interviews geführt wurden. Eines davon mit Geschäftsführer Wolfrad Bächle und Vertriebsleiter Gunther Schneider haben wir in Teilen aufgezeichnet und zeigen es in unserer kommenden Beitragsfolge von **Trainini TV**.

Bevor wir zur Präsentation der Spurweite Z kommen, müssen wir nun noch einen kurzen Blick auf die eigenen Standteile von Märklin werfen. Zum gewohnten Angebot gehörten Vitrinen mit aktuellen Neuheiten und ein Bereich für die Spur-H0-Eigenmontage einer Lok. Auch Ansprechpartner standen jederzeit wieder für alle Fragen der Besucher und Kunden bereit.

Ebenso gehören kleinere und größere Schauanlagen für die Spuren 1, H0 und Z zur Eigenpräsentation. 30-jähriges Bestehen feierte der Märklin-Insider-Club, der seine Mitglieder auf ein Glas Sekt einlud und ihnen mit einer Heftpflasterbox ein nützliches Utensil als Andenken mit an die Hand gab.

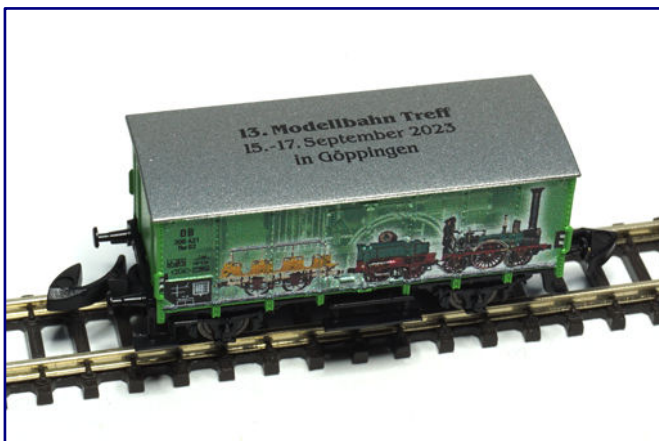
Auch Reparaturen konnten in Göppingen eingereicht oder in Einzelfällen wiederabgeholt werden, sofern dies zuvor vereinbart war. Dicht umlagert war die Vorstellung von Märklin Engineering, wo es um Prototypen, neue Technikperspektiven und Musterarbeiten ging.

Anschaulich sollte hier gezeigt werden, wie Ideen umgesetzt werden, um sie auf Nutzen, wirtschaftliche Machbarkeit und Zukunftsfähigkeit zu prüfen. So führte uns Michael Zauner vor, wie sich der Messingfeinguss im Hause seit Erscheinen der ersten mit dieser Technologie umgesetzten Lok (Baureihe 80) weiterentwickelt hat.



Zwei Beispiele für das, was seitens Märklin in der Werfthalle geboten wurde: Angeboten wurden wieder die beliebten Telefonzellen aus Messingfeinguss, dazu hatte die Märklin Engineering als Demonstrationsobjekt nun auch einen Ziehbrunnen geschaffen (Bild oben). Am Stand der MHI fand nach der Zwangspause nun der Württemberger Personenwagen (Art.-Nr. 98181) doch noch seine Abnehmer.

Eine große schwarze Kiste erwies sich nicht als die sprichwörtliche „Black Box“, sondern als hochmoderner 3D-Drucker, in dessen Inneren glasklare und verschiedenfarbige Resine zu Vasen oder „Glasblöcken“ mit scheinbar eingegossener Lok zusammengesetzt wurden.



Sonderwagen zu den Märklintagen 2023 (80923; Bild links) und der aktuelle der MHI (82032; Bild rechts) mit einer Metalllackierung.

Mit Hilfe dieser Technologie, die hier angeschaut werden konnte und auf Wunsch auch erklärt wurde, entstehen auch die von Noch angekündigten 3D-Druck-Figuren, die nun bald ausgeliefert werden sollen. Märklin zeigte auch Drucke, die einer Ellok in etwa der Größe der Spur Zf entsprach. Bestimmt ist die neue Technologie aber perspektivisch bislang eher für die Baugröße H0 und ausgewählte Ersatzteile.

Auch an die Sammler war übrigens gedacht. Gleich vier Sonderwagen galt es vor Ort zu ergattern. Wie jedes Mal war ein G-10-Wagen auserkoren worden, mit einem historischen Motiv an die Märklintage 2023 (Art.-Nr. 80923) zu erinnern.



Seitdem dem Anfang der Spur-Z-Convention Süddeutschland auf den Märklintagen gibt es stets auch einen speziellen Sonderwagen zum Andenken. 2023 war es dieser gelben Fals-Seitenentladewagen (80520).

Da zeitgleich ja auch die Spur-Z-Convention Süddeutschland ausgerufen wurde, wurde diesem Veranstaltungsteil ein knallgelber Fals-Seitenentladewagen gewidmet (80520). Auf den Zug aufgesprungen ist schon vor vielen Jahren die MHI, die dieses Mal einen metallisch blau lackierten Altbaukesselwagen mit historischen Märklin-Anschriften anbot (82032). Die edel wirkende Farbgebung stand dem Modell wirklich gut.

Ein viertes und letztes Sondermodell war eigentlich bereits drei Jahre alt, konnte aber wegen der Pandemie nicht wie geplant in Umlauf gebracht werden. Das wurde dort nachgeholt und so ging auch ein dunkelgrün-beigefarben lackierter Württemberger Personenwagen (98181) über die Theke. Sein nominaler Anlass war „30 Jahre MHI – 15. Mitgliederversammlung 2020“ – mit Blick auf die Sammlergemeinde gleich beidseitig abweichend bedruckt.

Die Spur-Z-Convention

Der Nebenraum, der der Spurweite Z vorbehalten war und den Ort der „Convention“ darstellte, war nicht nur nach unserer Meinung derjenige mit den anspruchsvollsten und schönsten Anlagen. Dieses Lob darf sich unsere Gemeinschaft als nachhaltig beeindruckende Gruppenleistung anheften und sollte das nicht vergessen.

Wir ergänzen noch, dass es auch der einzige Bereich war, in dem nicht nur die Besucher den Anspruch an Internationalität vollumfänglich erfüllten. Die Aussteller waren längst nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus Italien, Polen und Österreich angereist. Auf Besucherseite kamen freilich noch viele weitere Nationen hinzu.

Das in der Spurweite Z Gezeigte ließ sich gut in einer Runde abwandern, vorausgesetzt die zeitweise große Enge in einem rund drei Meter breiten Fußkorridor verhinderte das nicht. Weitgehend unbehelligt davon blieb die Anlage „L'Isle-sur-Sorgue / Provence“, die Wolf-Ullrich Malm als letzte vor seinem Tod noch gebaut hatte.

Vorgeführt wurde sie von Rainer Tielke und Thomas Stobbe, die mit dem Steuerungsprogramm und dem überwiegend auch im Eigenbau entstandenen Rollmaterial vertraut waren. Und so konnten sich viele Besucher an den liebevoll gestalteten Motiven der sonnenverwöhnten Gegend Frankreichs erfreuen. Für staunende Blicke sorgte auch der regelmäßig die Trasse frequentierende TGV, der im Gegensatz zu den übrigen Zügen des Fern- und des Nahverkehrs nicht im Bahnhof Halt machte.



„L'Isle-sur-Sorgue / Provence“ war Wolf-Ullrich Malms letztes großes Anlagenwerk. Leider war es ihm nicht mehr vergönnt, es persönlich auszustellen. Doch es fand seinen Weg nach Göppingen - inklusive TGV aus Eigenbau miterworbenen 3D-Druck-Teilen.

Direkter Standnachbar war Aurelius Maier (Design Modellbahn). Er stellte eine seiner Plexiglas-Anlagen aus, die als anspruchsvolle Wohnobjekte mit Modellbahnbezug gedacht sind. Ihre Wirkung ergab sich aus der Kombination von Transparenz, Bewegung eines Zuges, farbigen Streulichern sowie Licht- und Schattenspielen. Mit Fotos ist kaum darzustellen, wie alles zusammen auf den Betrachter einwirkt.

Von hier starteten wir zum angekündigten Rundgang entgegen des Uhrzeigersinns und steuerten erst mal auf den ZFI-Stand zu. Hier herrschte Sylvester Schmidt mit bestem Überblick über alle Exponate und Aussteller, denn er hatte dabei eine zentrale organisatorische Rolle ausgeübt.

Neben einer Märklin-Vitrine mit Schaustücken bisheriger ZFI-Jahreswagen und -Sonderausgaben enthielten die Glasschränke bewusst auch einen Querschnitt verschiedener Kleinserienprogramme, um spurweitenfremden Gästen aufzuzeigen, was sie nicht beim Fachhändler finden und dennoch das Angebot maßgeblich bereichert.



Mit Licht und Schatten spielen die Designobjekte von Aurelius Maier (Bild oben). Am Stand der ZFI gezeigte Kleinserienneuheiten waren unter anderem der Trike-Fahrer von Trafofuchs (Bild unten links) und der Ölgalgenkran von HOS-Modellbahntechnik (Bild unten rechts).

HOS-Modellbahntechnik führte dort beispielsweise seinen Ölgalgenkran vor, der Teil der ebenfalls gezeigten Betriebswerkzeugausstattung ist. Eine bunte Figurenauswahl gab es von Trafofuchs, aus der für uns eine bekannte Fernsehdampflok mit der Achsfolge B aus einem Marionettenspiel.

Damit es in diesem „Empfangsbereich“ nicht statisch wirkt, warteten hier auch die Kofferanlagen „50 Jahre Mini-Club“ und „Dead End City“ darauf, auf Knopfdruck der Besucher aktiviert zu werden und einen Zug über das Oval verkehren zu lassen.

Wesentlich größer war das Oval als Grundfigur der Trassen bei Jürgen Wagner. „Entlang der Rhosel“ führte er die Zuschauer in der Epoche IV und begeisterte sie mit Motiven von Weinhängen entlang des Rheintals und der Mosel, die gemeinsam Namensgeber der Rechteckanlage sind.

weiter auf Seite 61



Der Wiener Z-Stammtisch warb mit seiner Brettchen-Idee und ÖBB-Fahrbetrieb für seine Stammtischidee (Bild oben). Das beliebte Thema Wasser vertrat Gotthard Schmidt mit der Hafenanlage (Bild unten).



Ein Wunderwerk an Handwerkskunst, Kreativität und Technik ist die Wuppertal-Anlage (Bild oben) von Raffaele Picollo, mit der die Convention zugleich ein Stück internationaler wurde. Ein Klassiker ist hingegen das von Railex ausgestellte Diorama „Die Brücke am Kwai“, dessen Vorlage einst ein Faller-Bausatz aus der Spur H0 war.

Ebenfalls zugegen war der Wiener Z-Stammtisch: Wie auch beispielsweise in Altenbeken hatten es sich dessen Aktive zur Aufgabe gemacht, kleinere Kofferanlagen und ihre zur Modulanlage zusammengesteckten Stammtischbrettchen vorzuführen, um zu zeigen, wie auf kleinem Raum bei Treffen fahrende Züge in einer Minikulisse betrachtet werden können.

Gotthard Schmidt führte als deren Standnachbar wieder die überarbeitete Hafenanlage vor, die er übernommen hat. Inspiriert scheint sie auch vom Hamburger Hafen, denn auch hier finden wir ein Musicaltheater in unmittelbarer Nähe. Die Eisenbahn tritt jedenfalls deutlich zurück, denn hier bestimmen Fracht- und Museumsschiffe sowie ein Seenotrettungskreuzer das Geschehen.

Aus Genua angereist war Raffaele Picollo, der wieder gut in die Trickkiste gegriffen hatte. An seiner Wuppertalanlage hatte er weitergebaut und sie weiter ausgestaltet. Die Schwebebahn als eigentlicher Blickfang tritt beinahe zurück, denn im Hintergrund macht ein Zirkus auf dem Festplatz auf sich aufmerksam.



Alois Forstner hat verschiedene Motive aus München auf seiner Kofferanlage verarbeitet. Auch das eingesetzte Rollmaterial verdient Beachtung, denn viele Fahrzeuge waren oder sind ebenso typisch Stadt und Region.

Währenddessen rollte bei den Minigolfern auf der gegenüberliegenden Seite tatsächlich die Kugel. Und wer genau hinsah, der entdeckte auch einen Ausflug von Mr. Bean mit seinem rappellvoll gepackten Mini, was ihn selbst aufs Dach verbannte.

Roland Kimmich und Christine Specht erinnerten an die inzwischen aufgelöste Marke Railex mittels mitgebrachter Modelle unterschiedlichster Art und dem Diorama „Brücke am Kwai“, das es in Stuttgart auch in den Maßstab 1:220 geschafft hatte.

Alois Forstners Fußballleidenschaft war auf seiner breiten Kofferanlage nicht zu übersehen, hatte er doch das Münchener Stadion im linken Anlagenteil verewigt und auch eine Miniatur des Olympiaturms unterbringen können. Für gespannte Blicke sorgte aber der Kamerazug, der die Strecken abfuhr und diese Anlage aus Lokführerperspektive zeigte.

Eine der längsten Anreisen hatte Oliver Kessler, der in Polen nahe der ukrainischen Grenze wohnt und dort seine Firma betreibt. Diese zeichnet für das Z-Car-System verantwortlich, das in den letzten Jahren kräftig weiterentwickelt wurde.

Neben den selbstständig fahrenden Bussen und Lastwagen haben sich viele weitere Fahrzeuge einreihen können, weil unterschiedlich lange und abweichend konzipierte Fahrwerke den Einsatz flexibler gemacht haben. Oliver zeigte aber, wie mehrere Automodelle auf sich überschneidenden Straßen so gesteuert werden, dass sie an Kreuzungen halten oder Busse an der Haltestelle rechts an den Rand fahren.

Weitere Höhepunkte

Längeres Verweilen lohnte sich auch an der Modulanlage „Ratekau und Umgebung“ der Eisenbahnfreunde Schwartau mit unterschiedlichsten Motiven aus Ostholstein. Die Feldsteinkirche war dieses Mal andersherum eingebaut und besser zu betrachten, aber Jan Tappenbeck und Hans-Jörg Ottinger hatten in der Zwischenzeit auch sehr persönliche Motive eingebaut.



Aufmerksamkeit verschafft sich Torsten Schubert stets mit seinen vielen blinkenden Exponaten. Von Anfang an dabei war seine Kirmes, die über die Jahre immer etwas weitergewachsen ist.

So waren einige Hunde auch als Modelle mit ihren Besitzern unterwegs und im Falle von „Otti“ konnten wir sogar einen Blick auf dessen Haus und die seiner Nachbarn werfen. Für Begeisterung sorgten aber auch seine Eigenentwicklungen, die er als Bausätze vertreibt und die hier fertig als Modelle im Einsatz standen.



Die Feldsteinkirche aus Ratekau ist ein zentraler Punkt der Modulanlage aus Bad Schwartau. Um sie herum findet auch Busverkehr mit Fahrzeugen von Z-Car-System statt.

Persönliche Begeisterung herrschte wegen der angekündigten Rechteckanlage „Hirschsprung“ von Jürgen Walther. Sie war vor einigen Jahren in Altenbeken zu sehen, damals aber noch nicht komplett ausgestaltet – vor allem Bäume an den Hängen fehlten.

In der Zwischenzeit hatte Jürgen alle Baustellen abgeschlossen und war mit ihr auch schon wieder auf Ausstellungen. Nur zum persönlichen Fototermin hatte es noch nicht gereicht. Endlich ließ sich dieser nachholen und beim Abfahren der Anlage mit den Augen entdeckten wir viele sehenswerte Details und spannende Perspektiven, die sich nicht bei der einfachen Aufsicht auftun.

Gerhard Maurer war auch nach Göppingen gereist, führte aber keine seiner Anlagen vor, sondern zeigte als Leihgabe von Manfred Forst dessen Guckkasten mit der Hunt'schen Großbekohlungsanlage, die Märklin vor einigen Jahren auflegen ließ und sich in diesem Betriebswerkdiorama besonders wirksam in Szene setzt.

Texas' Landschaft und seine Ölfelder bilden die Kulisse für die Anlage „Red Rock Canyon“, mit der Birgit und Volker Brock (Trafofuchs) angereist waren. Dieses Objekt war von Birgit umfangreich überholt und mit neuen Figuren ausgestattet worden.



Bild oben:

Auf der Ratekau-Anlage hat Hans-Jörg Ottinger auch die eigene Straße mit seinem Haus und denen der Nachbarn nachgebaut. Als Figuren eingesetzt sind dort nun auch Familienhunde, die erst vor Ort übergeben wurden. Im Hintergrund ist eine seiner Eigenbaulokomotiven in Aktion.

Bild unten:

Auch auf der Texas-Anlage von Trafofuchs spielen Figuren eine besondere Rolle: Wer erkennt die beiden Prominenten, die auf der Mauer des Tankbehälters sitzen?



Bild oben:
Der Felsen links am Bildrand ist Namensgeber für die neue Anlage von Jürgen Walther und fand wegen seiner berühmten Legende, wie das Waldtier seinem Jäger entkam, auch seinen Eingang ins Dargestellte.

Bild unten:
Im historischen Zustand, also zu den Zeiten, als dort noch Züge hielten und kreuzten, ist der Bahnhof Hirschsprung dargestellt. Schon häufig bildete er die Vorlage für verschiedenste Anlagen, aber die Gebäude stellten mit PS-Bausätzen der großen Zubehöranbieter dann immer nur einen Kompromiss dar. Dieses Mal stimmt alles!

Neben Eisenbahnfotografen, die nahe einem Bahnübergang mit Blitzlichtgewitter Aufnahmen der vorbeifahrenden Güterzüge fertigen, entdeckten wir auch ein bekanntes Fernsehpaar aus der Sesamstraße, das auf einer Mauer saß.

Unser Mann für **Trainini TV**, Ralf Junius, zeigte sein Erstlingswerk „Kistrath“. Hierbei handelte es sich um einen Guckkasten mit geschwungen verlaufender eingleisiger Hauptstrecke, von der ein Gleisanschluss in ein kleines Firmenareal führte. Der Bahnbetrieb ist entsprechend von durchfahrenden Zügen und Bedienfahrten des Anschließers geprägt, dessen Laderampe nach Öffnen eines Tors erreichbar wurde.

Torsten Schubert (Z-Lights) hatte seine Spur-Z-Kirmes aufgebaut und dazu viele beleuchtete Modelle gezeigt, die nur teilweise dem Maßstab 1:220 folgen. Ein wichtiger Beitrag von seiner Seite waren wieder erklärte Lötvorführungen, die Modellbahnern die Scheu vor dieser Technik nehmen und Kniffe vermitteln sollen. Auch Birgit Foken-Brock griff gerne auf den Arbeitsplatz zurück, um Besuchern zu zeigen, wie sie ihre 3D-Druck-Figurenrohlinge farblich gestaltet.



Winzlingen liegt in Schwaben, meint Erbauer Thomas Heß. Auf jeden Fall aber erfolgt der Betrieb auf der kleinen Kofferanlage digital und ist ein gutes Vorführwerk für diese Steuerungstechnik.

Als seine letzte Ausstellung kündigte Wilfried Pflugbeil aus Chemnitz seinen Auftritt mit „Wiesenthal“ an. Diese ausgeklügelte und mit vielen bewegten Szenen ausgestattete Anlage haben wir bereits ausführlich vorgestellt und 2020 als Exponat des Jahres ausgezeichnet.

Sein angekündigter Rückzug als Aussteller wurde mit großem Bedauern aufgenommen, erschien den verwunderten Gesprächspartnern aber verständlich, als Willi auf sein Alter von inzwischen 80 Jahren hinwies, das kaum jemand erahnt hatte, der ihn nicht näher kannte. Er versicherte aber, als Besucher noch auf Ausstellungen erscheinen und dann selbst genießen zu wollen. Wir freuen uns auf hoffentlich viele persönliche Treffen und wünschen ihm auch für die Zukunft eine gute Gesundheit!

Für den einen oder anderen gewöhnungsbedürftig mag die Konsolbahn „Dingenskirchen“ von Matthias Vogel sein. Als einziges Schaustück vor Ort verzichtete sie bewusst auf eine Landschaftsgestaltung und deutete ein Umfeld der Gleise nur durch einzelne Gebäude und einen Lokschuppen an.

Dieses Exponat soll die warmen Farben von Holz betonen und den Baustoff so in Szene setzen, dass er sich wie ein Möbelstück ins häusliche Umfeld einzufügen weiß. Eine neue Vorführanlage in gewohnter Weise mit Grün und Wegen ist bereits im Bau – an der Konsolbahn, die zum letzten Mal zum Ausstellen eingeplant war, soll sich aber auch in Zukunft nichts ändern.

Der Name war Programm bei Thomas Heß, der „Winzlingen“ in einem Koffer unterzubringen wusste. Die Rundkurse dieser Kleinanlage wurden digital betrieben, was nur denen aufgefallen sein dürfte, die sich Zeit nahmen, in Ruhe genauer hinzuschauen. Dann konnte es auch auffallen, das einzelne Lokmodelle Betriebsgeräusche von sich gaben.



Ein Nebenbahndiyll und eine nur noch selten dargestellte Zeit bilden das Erfolgsrezept von „Draxlried“. Eine Besonderheit von Hagen Sroka sind aber auch die vielen Epoche-I-Fahrzeuge, die er modifiziert oder komplett selbst gebaut hat.

Gleichermaßen gesteuert war „Draxlried“ von Hagen Sroka. Liebevoll hatte er bayerische Motive zusammengetragen und die Romantik einer Nebenbahn bei der K.Bay.Sts.B. wiedergegeben. Handgebaute, bayerische Formsignale gehörten ebenso dazu wie ein Ladekran oder das Empfangsgebäude des Bahnhofs.

Aber auch das Rollmaterial kam nicht von der Stange, denn Hagen ist auch ein begeisterter und ruheloser Bastler, der ein Wunschmodell nach dem anderen für seine Anlagen nach persönlichem Gusto aufbereitet und fahrfähig macht. So machte es großen Sinn, in die Hocke zu gehen und die leichten Züge mit winzigen Lokomotiven langsam an sich vorbeiziehen zu lassen, um alle ihre Details mit den Augen einfangen zu können.

Mit diesem Ende unseres Rundgangs resümieren wir, dass wir einige bekannte Exponate wiedersehen durften, die allerdings noch nicht in dieser Region ausgestellt waren. Einige wurden leidenschaftlich weitergebaut und mit neuen Feinheiten versehen, die zum erneuten Verweilen einladen.

Gleichermaßen gab es auch tolle Anlagen zu sehen, die noch nicht breit ausgestellt wurden und hier tatsächlich ihre Premiere feierten. Ergänzt wurden sie um einige Klassiker, teilweise ebenso im neuen Gewand.

Alle zusammen ergaben eine ansprechende und bunte Mischung, mit der unsere Spurweite Z in nahezu voller Breite und in großer Vielfalt präsentiert werden konnte. Deutlicher als zuvor vernahmen wir daher auch anerkennendes Lob von Modellbahnern außerhalb unserer eigenen Szene. Und das ist es ja, was uns froh und stolz zugleich macht.

Den nächsten Branchentreff in Göppingen sollten wir uns deshalb gleich im Kalender vormerken. Er findet vom 19. bis 21. September 2025 statt. Wir dürfen gespannt sein, was dann wieder an gleicher Stelle an sehenswerten Dingen vorgeführt bekommen!



Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

- <https://artitec.nl>
- <https://www.busch-modell.com>
- <https://www.design-modellbahn.de>
- <https://www.eisenbahn-kurier.de>

- <https://www.faller.de>
- <https://www.geramond.de>
- <https://www.hack-bruecken.de>
- <http://www.hos-modellbahntechnik.de>

- <https://www.klingenhoefler.com>
- <https://www.maerklin.de>
- <http://www.mazero.de>
- <https://www.modellbahnunion.com>

- <https://www.modellplan.de>
- <http://www.mrztrax.com/Zcatalogue.html>
- <https://www.noch.de>
- <http://www.peter-post-werkzeuge.de>

- <https://www.preiserfiguren.de>
- <https://www.rainer-tielke-modellbau.com>
- <https://scenery.shop>
- <https://www.sommerfeldt.de>

- <https://tams-online.de>
- <http://www.trafofuchs.de>
- <https://viessmann-modell.com>
- <https://www.vgbahn.shop>

- <https://www.weichen-walter.de>
- <http://z-car-system.de>
- <http://www.z-lights.de>
- <https://zotti.lena-johannson.de/shop>

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

Trainini TV – Folge 18:

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

TAG DER MODELL- EISENBAHN

INKL. SCHIFFS- & MODELLBAU



HOBBY-SHOW

MUSEUM DER
DEUTSCHEN
BINNENSCHIFFFAHRT

1. ADVENT // SA & SO

02. & 03.12.2023 // 10-17 UHR



Weitere Informationen finden
Sie unter www.spur-n.com

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

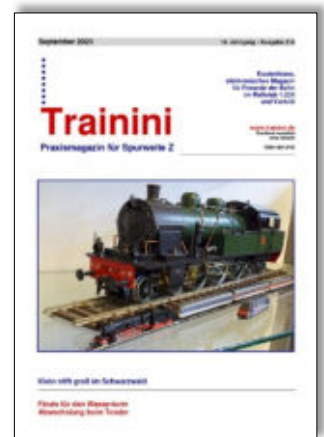
Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso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

Große Freude über den Ausstellungsbericht:

Schon die Vorankündigung der Septemberausgabe Ihres Magazins mit entsprechendem Titelfoto hat mich sehr neugierig gemacht. Bereits heute früh habe ich deshalb meinen Laptop geöffnet und den Bericht über Ihren Museumsbesuch in Schramberg mit Spannung gelesen.

Für Ihre gelungene Reportage nebst anschaulichem Bildmaterial daher von meiner Seite ein dickes Lob!

Ich freue mich sehr, dass Sie mit Ihrem umfassenden Bericht eine hervorragende Werbung für das Eisenbahnmuseum Schramberg machen und insbesondere auch „meine“ Z-Anlage dort - so glaube ich - gut ankommt. Dafür meinen besonderen Dank. Jetzt sind wir noch auf Trainini TV gespannt!



Eckard Jehle, Karlsruhe

Antwort der Redaktion: Der Beitrag auf **Trainini TV** wird leider noch eine Weile warten müssen, aber natürlich wie versprochen folgen. Derzeit liegt unser Fokus darauf, einen solchen zu den Märklintagen zu erstellen. Das ist wegen des großen Umfangs dieser Ausstellung mit großem Zeiteinsatz verbunden.

Unser Tenderbauprojekt motiviert:

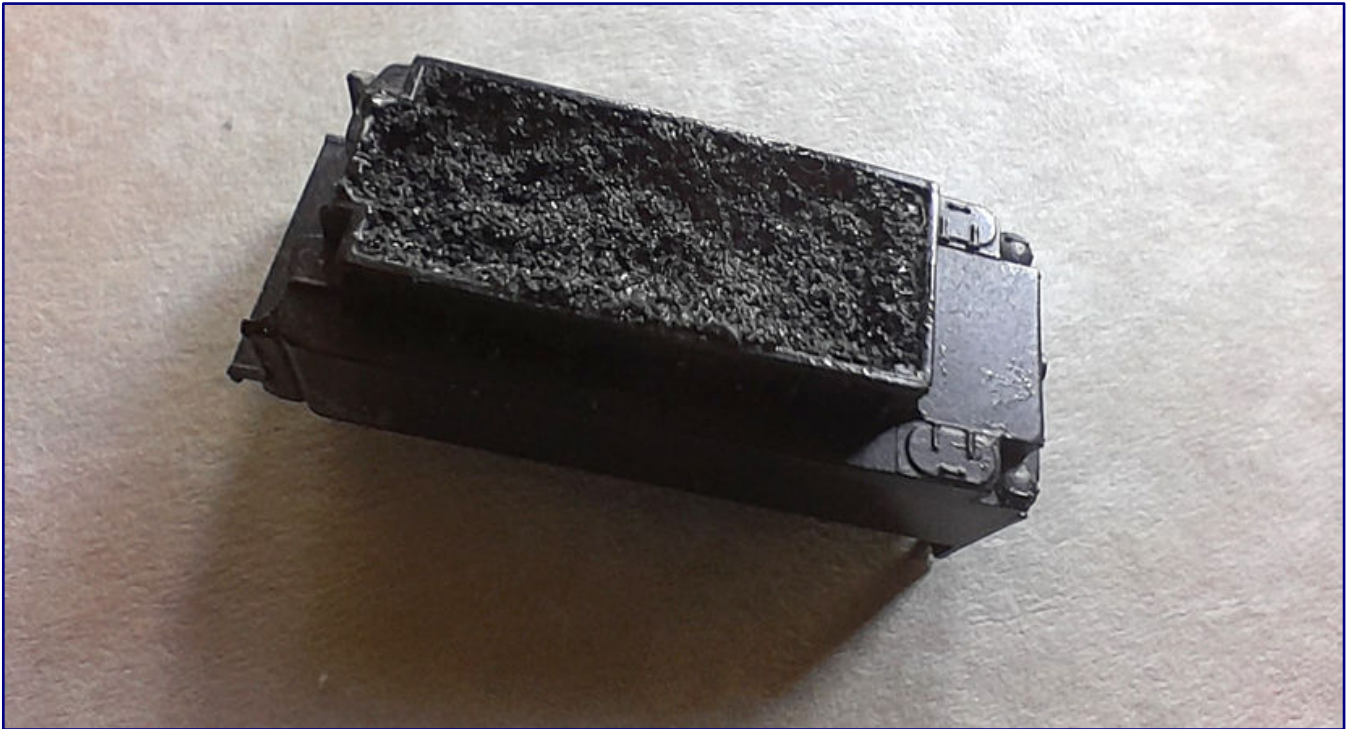
Anbei zwei Fotos meines Tenders. Die künstliche Kohle wurde entfernt, der Tenderinhalt wurde mit Styropor gefüllt. Da Styropor durch viele zusammengeklebte Kügelchen besteht, wurde mit dem Messer eine fast ebene Auflagefläche geschaffen. Als Kohle wurde gesiebter Vogelsand verwendet. Um die schwarze Farbe zu erhalten, wurde schwarze Farbe (war Revell) auf den Vogelsand geträufelt.

Nach dem Trocknen entsteht so eine Kohle ähnliche Struktur. Basteltipp aus Märklin-Magazin aus 1997 oder 1998. (...) Was ich noch ändern werde, sind die Leitern. Wie kommt man so eine Leiter hoch? Ansatzpunkt waren die Leitern von Laffont aus Kunststoff oder von Klingenhöfer aus Messing.

Ich habe mich dann für die Messingleitern von Klingenhöfer entschieden, weil die Leiter nahezu gleich breit sind. Ich habe die Leitern dann auf Länge geschnitten, grundiert und anschließend mit schwarzer Farbe lackiert (RAL 9005), aber noch nicht am Tender angebracht. Die vorhandenen Leiter am Tender werden komplett entfernt, und dann durch die lackierten Messingleitern ersetzt.

Auf dem Bild sieht man die Unterschiede, aber auch das Ergebnis ist vorstellbar. Auch wenn die neue Leiter etwas näher an die Schienen ragt, bin ich zuversichtlich, dass ein reibungsloser Verkehr möglich ist.

Hartmut Schnittjer, per E-Mail



Mit koloriertem Vogelsand wusste unser Leser Steinkohle in vorbildnaher Wirkung nachzubilden, wie er uns an diesem Tender zeigen möchte. Foto: Hartmut Schnittjer

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns über diese Rückmeldung, weil sie uns zeigt, dass Baubeiträge unsere Leserschaft motiviert, anspricht und herausfordert. Gleichzeitig haben wir einen Bedarf an diesem Tendertyp erkannt und an NoBa-Modelle adressiert. Wenn wir noch einen Vorschlag zum Optimieren unterbreiten dürfen: Die Kohle ragt an den Außenseiten etwas hoch, was nicht zu einem Schüttkegel passt. Solange der Klebstoff nicht abgebunden hat, lässt sich die Kohleeinlage an den Rändern mit einem Zahnstocher noch vorsichtig herunterdrücken.

Hinweis auf einen neuen Zubehörhersteller:

I had contact with a French manufacturer of model scenery. He produced a typical bridge in H0 and N. I asked him if he was prepared to scale the bridge to Z. He was very enthusiastic and rescaled the bridge to Z scale for me.

From now on, there is a new Z scale scenery manufacturing in France. It is no problem to contact him in English. Communication is excellent. This is the link to the Z items: <https://cites-miniatures.com/categorie-produit/z-1-220/>

Pieter Willems (Belgien), per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Ich hatte Kontakt zu einem französischen Hersteller von Modellzubehör. Er produzierte eine typische Brücke in H0 und N. Ich fragte ihn, ob er bereit wäre, die Brücke auf Spur Z zu skalieren. Er war sehr begeistert und skalierte die Brücke für mich auf Spur Z um.

Von nun an gibt es einen neuen Spur-Z-Zubehörhersteller in Frankreich. Es ist kein Problem, ihn auf Englisch zu kontaktieren. Die Kommunikation ist ausgezeichnet. Dies ist der Link zu den Z-Artikeln: <https://cites-miniatures.com/categorie-produit/z-1-220/>

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns über diesen Hinweis und geben ihn gleich an unsere Leser weiter!

Fortsetzung beim 1zu220-Shop:

Auch wenn die Artikelnummer 98202 aus der Reihe der ersten Wagenserie (98160 bis 98168) fällt, so findet die Westheimer-Wagenreihe des 1zu220-Shops (<https://www.1zu220-shop.de>) nun eine Fortsetzung. Denn nun folgt ein neuer Wärmeschutzwagen in weißer Lackierung und mit Dach in



Der Wärmeschutzwagen „Alte Wildsau“ von Märklin (Art.-Nr. 98202) setzt beim 1zu220-Shop die exklusive Westheimer-Bierwagen-Serie fort.

Weißaluminium als zehntes Exemplar. Er wirbt für die Biermarke „Alte Wildsau“, die ebenfalls aus der lokalen Brauerei am Firmenstandort stammt.



Löt- und Arbeitsstation mit Lupenlampe (Art.-Nr. 170556).
Foto: Faller

Wie unser Foto zeigt, vermittelt das Modell gewollt den überzeugenden Eindruck eines Wärme-schutzwagens auf G-10-Basis, wie sie einst, eingestellt bei der Bundesbahn, in großer Zahl für Braue-reien verkehrten. Es handelt sich auch bei diesem Modell wieder um einen von Märklin produzierten und per Tampon- und Digitaldruck gestalteten Waggon.

Faller-Herbstneuheiten 2023:

Kurz nach Redaktionsschluss erhielten wir Zugriff auf die Produktfotos von Faller zu seinen Herbstneuheiten. 32 Seiten stark ist deren Neuheitenprospekt. Und darin sind nicht nur zwei neue Bausätze für unseren Maßstab.

Der Bahnhof „Langwies“ (Art.-Nr. 282702) ist eine Nachbildung des Originalbahnhofs, der an der malerischen Arosabahn (Rhätische Bahn) im Schweizer Kanton Graubünden zu finden ist.

Bald kann er in seinem alpinen und von Holz geprägten Stil auch Anlagen des Maßstabs 1:220 schmücken. Da sein Erscheinungsbild nicht zwingend an ein Empfangsgebäude erinnert, ist auch ein abweichendes Nutzen denkbar. Wie bei ihm handelt es sich auch beim ergänzenden Alpenhaus „Langwies“ (282772) um einen Laserschnitt-Bausatz.



Nach längerer Zeit richtet Faller seinen Neuheitenfokus mal wieder auf Schweizer Alpengebäude: Bahnhof (282702; Bild links) und Alpenhaus „Langwies“ (282772; Bild rechts). Fotos: Faller.

Weitere Neuheiten sind nützliche Hilfsmittel und Werkzeuge: ein eigener Figurenkleber (170485), ein Pick-&-Place-Werkzeug (170557) zum präzisen Platzieren kleinster Teile sowie eine nicht magnetische Pinzette (170558). Hilfreich bei vielen Arbeiten kann die Löt- und Arbeitsstation mit Lupenlampe (170556) sein, die viele Möglichkeiten bietet, zu bearbeitende Objekte zu halten, fixieren oder in passende Bearbeitungsposition zu bringen.

Zwei neue Modelle von EtchIT-Modellbau:

„Der rostet schon im Katalog“, war ein zeitgenössischer Kommentar, wenn die Sprache auf den Renault R4 kam. Trotzdem war der Kleinwagen beliebt und fand seine Abnehmer auch in Deutschland. In klassischem Rot ist er auch dem Verfasser dieser Meldung noch bestens vertraut.

EtchIT-Modellbau (<http://etchit.de>) setzt ihm mit einer Neuheit nun ein Denkmal im Maßstab 1:220. Der Bausatz aus gewohnt fein 3D-gedruckten Teilen (Art.-Nr. ET030a_Z) ist bereits seit dem letzten Monatswechsel bestellbar.



Der Renault R16 (Bild links) und der kleinere Renault R4 (Bild rechts) sind hier als Spur-N-Muster des Zubehörerherstellers zu sehen, aber mit den Spur-Z-Miniaturen identisch. Fotos: EtchIT-Modellbau

Vom selben Vorbildhersteller stammte der größere R16 mit Fließheck, der als zweite Neuheit (ET036_Z) erscheint. Auch er hat folglich seine Vorlage in einem französischen Fahrzeug. Beide Automodelle bestehen jeweils aus zwei Teilen (Karosserie und Fahrwerk), die getrennt lackiert werden können und so keine Maskierarbeiten erfordern.

Bierwagenneuheit auch bei Full Throttle:

Freunde der FT-Kühlwagenserien dürften sich über die Neuheit für den Oktober 2023 freuen. Full Throttle setzt eine Reise entlang der Großen Seen fort und fand die passende Vorlage für seine Bierwagenreihe (Artikelgruppe 9400) bei der Erie-Lackawanna RR.



Der ansprechend wirkende Bierkühlwagen „Beck’s Beer“ (Art.-Nr. FT/B 9408) setzt eine neue Wagenreihe fort . Foto: WDW Full Throttle

Sie vermietete ältere, hölzerne Kühlwagen auch an die Magnus-Beck-Brauerei, die mit ihrer Marke „Beck’s Beer“ – nicht zu verwechseln mit der ähnlich klingenden deutschen Biermarke – von Buffalo aus bis 1956 ihren Markt bediente.

Mit der Wende zum 20. Jahrhundert wurden die Kühlwagen aufgearbeitet und erhielten einen Unterbau aus Stahl, Bettendorf-Drehgestelle und eine neue Bremsanlage. In dieser Form sind die Modelle (Art.-Nr. FT/B 9408) bald auf Spur-Z-Anlagen unterwegs.

Wieder mehr Märklin-Auslieferungen:

Nach einem temporären Stocken geht es im Oktober wieder umfangreicher bei Märklin weiter, für das Weihnachtsgeschäft sind einige weitere Neuheiten zum Ausliefern angekündigt. So ist die Tenderdampflok der Baureihe 86 (Art.-Nr. 88693) nun vollständig im Handel eingetroffen. Dieses Modell ist technisch auf dem aktuellen Stand und für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Epoche II) beschriftet.

Ebenfalls vollständig bei den Händlern angekommen ist die Elektrolokomotive der Reihe Re 4/4 II der SBB in Grün (88593). Auch sie entspricht dem modernen Stand und zeigt einen Schweizer Lichtwechsel. Merkmal des Modells für die Epoche IV sind die unteren Spitzenlichter in runder Form, also vor den späteren Modernisierungen.

Eine echte Überraschung stellt die Zugpackung „Bauzug EfW“ (81372) dar, die wir erst in der letzten Ausgabe als Herbstneuheit vorgestellt haben. Wenige Tage später war sie bereits verfügbar. Wir zeigen davon heute aus diesem Grund nur ein Foto und verweisen auf unsere Beschreibungen im vorausgegangenen Heft.



Bereits ausgeliefert ist der EfW-Bauzug (Art.-Nr. 81372), den Märklin erst vor wenigen Wochen als Herbstneuheit 2023 angekündigt hatte.

Nur vage angekündigt wurde der zweite Message-Wagen für die Spurweite Z (82932). Am 5. Oktober dann enthüllt, konnte er eine Woche später bestellt werden. Die große Nachfrage hatte zur Folge, dass nicht alle Interessenten zum Zuge kamen und ihr Kaufwunsch beim Validieren im Rahmen des Bezahlvorgangs storniert wurde.

Als Basismodell wurde wieder ein GI Dresden ohne Bremserhaus bestimmt und zum zweiten Mal mit einem Van-Gogh-Motiv bedruckt. Thema war dieses Mal die Liebe zur Natur des Künstlers, die er im Bildnis eines blühenden Mandelbaums zum Ausdruck brachte. Entsprechend lebendig und harmonisch wirkt auch die von Märklin umgesetzte Gestaltung.

Hohe Schlagzahl bei Yellow Dwarf:

Kein Monat vergeht, in dem der Bausatzanbieter Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>), der mittels 3D-Druck viele Programm Lücken schließt und Ideen greifbar macht, nicht neue Produkte vorstellt. Im Oktober werden zeitgleich viele verschiedene Themen bedient.

So schaffen die Gräber (Art.-Nr. 60411), zu denen auch ein einzelner Sarg gehört, den Toten des Maßstabs 1:220 eine letzte und würdevolle Ruhestätte. Das Denkmal der Roten Armee (60026) wirkt nach dem Zusammenbruch des Ostblocks und im Angesicht der aktuellen Ereignisse etwas aus der Zeit gefallen.

Die vier Fischerboote (60103) tragen eine etwas irreführende Produktbezeichnung, denn bei ihnen handelt es sich um Ruderboote für Angler. Die Insassen, die auf diese Neuheiten gewartet haben dürften, werden von dort aus folglich ihre Angeln und keine Netze auswerfen.



Die Gräber (Art.-Nr. 60411) sind sicher kein Wunschthema, gehören aber zu unserem Alltag und damit auch auf die Modellbahn. Für das neue Produkt spricht die liebevolle Aufbereitung mit allen wichtigen Merkmalen. Foto: Yellow Dwarf

Alltäglich für uns und dennoch bislang nicht auf der Modellbahn vertreten, ist die DHL-Packstation (60090). Jugenderinnerungen werden bei einigen Käufern vermutlich im Pfadfinderlager II (60505) wach. Die auf einem hölzernen Grundrahmen aufgebauten Zelte erscheinen uns allerdings für deutsche Gefilde ungewohnt.

Quartalsinformation von Ladegut Küpper:

Im Herbst fallen nicht die Blätter von den Bäumen, sondern werden auch reichlich Bäume gefällt und verarbeitet. Das meint zumindest das Duo von Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen.

Deshalb erfolgte eine Erinnerung an die passenden Ladegüter für Niederbord- und Hochbordwagen zum Thema Holztransport: Stammholz (Art.-Nr. Z-Holz-1), Bretterstapel (Z-60-lang / Z-60-D / Z-60-H), Grubenholz (Z-96), Holzplatten (Z-158) und verschnürte Holzelemente (Z-159).



Für die offenen Wagen der Bauart Eaos 106 von Märklin gibt es jetzt die hier gezeigte, neue Schotterladung. Foto: Spur Z Ladegut Josephine Küpper

Erkannt wurde zudem eine Sortimentslücke für die Hochbordwagen nach Vorbild des Eaos 106 (Märklin 86950 und baugleiche): Auf einem passgenauem Trägerbrett mit Zwischensteg gibt es jetzt eine neue

Schotterladung mit zwei getrennten Schüttkegeln. Die Anbieterseiten sind wie folgt erreichbar:
<https://spur-z-ladegut.de>.

Urvater des Hochgeschwindigkeitsverkehrs:

Rokuhan hat Anfang Oktober seinen Shinkansen Serie 0 ausgeliefert. Nachgebildet wird der zwölfteilige Eröffnungszug „Hikari“ (Art.-Nr. T020-1 / Noch 7297942), der am 1. Oktober 1964 mit seiner feierlichen Fahrt von Tokio nach Shin Osaka das Hochgeschwindigkeitszeitalter weltweit einläutete.

Die Modelle machen einen äußerst gelungenen Eindruck und zeigen die typischen Merkmale der ersten Züge dieser Serie, die bis 1986 gebaut wurde. Charakteristisch für die ersten Fahrzeuge sind die großen Seitenfenster, die Ursprungslackierung mit dem blauen Fensterstreifen und die leicht durchscheinende Kugel der frühen "Geschosszüge".



Bei aktiviertem Schlusslicht ist die vorbildgerecht durchscheinende Kugel an der Spitze des Shinkansen Serie 0 (Art.-Nr. T020-1) von Rokuhan in Ursprungsausführung gut zu erkennen.

Rokuhan hat auch die Inneneinrichtung und Führerstände der Wagen weitgehend nachgebildet. Für Beine von Figuren ist zwar kein Platz, aber ein Torso hinter den Fenstern dürfte nach Installieren der werkseigenen Innenbeleuchtungen durchaus Wirkung zeigen.

Strom wird an allen Achsen über die Spitzenlagerung abgenommen, was nahezu reibungsfrei erfolgt. Eine elektrische Verbindung zwischen den Zugteilen besteht aber nicht. Gute Fahreigenschaften sind dank flach verbauten Glockenankermotoren in zwei der Zwischenwagen ebenso typisch für diesen Hersteller.

Für Japan wurden die Züge und das Shinkansen-System zu einem Symbol für das Wiedererstarken der Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg, weil sie ein Aushängeschild der Hochtechnologie darstellten. Auch wegen dieser Bedeutung wollen wir uns der Neuheit in **Trainini®** 11/2023 noch ausführlicher zuwenden.



Abbildung: EK-Verlag

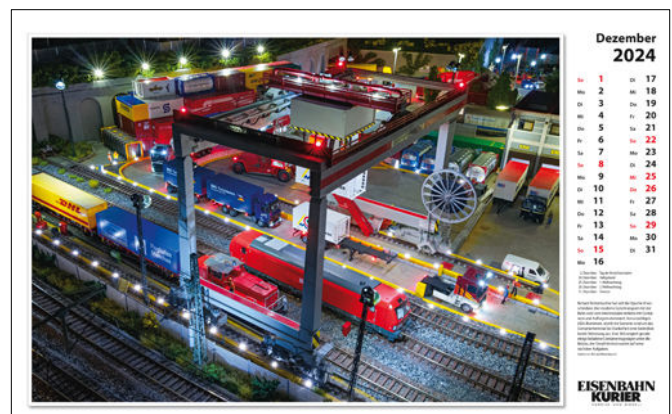
Kalender-Angebote für 2024:

Wenn der Herbst in Sichtweite rückt, kündigen die Verlage ihre Fotokalender fürs nächste Jahr an. Traditionell bedienen sie Dampflo- und Baureihenthemen, erscheinen auch mit Motiven von Straßenbahnen und historischen Fahrzeugen oder Landmaschinen, vergessen aber auch die Modellbahn nicht.

Das gilt sowohl für die VGB | Geramond, wo wir den bekannten Miba-MEB-Fotokalender erstmals vermissen und nur einen mit Fotos neuer Brandl-Anlagen finden, als auch den Eisenbahn-Kurier. Aus dessen Programm haben wir den Modellbahnkalender 2024 zur kurzen Besprechung ausgewählt.

Schon das ansprechende Titelbild mit dem populären VT 11⁵ weckt Neugier und fesselt den Blick. Deshalb haben wir uns auch die zwölf Monatsmotive genauer angeschaut. Obwohl die EK-Redaktion auf den Märklintagen von der Fülle und Qualität der dort gezeigten Spur-Z-Anlagen so fasziniert war, hat es kein Motiv unseres Maßstabs in diesen Kalender geschafft.

Trotzdem lohnt sich das Kaufen und Aufhängen auch für Modellbahner unserer Baugröße. Gleich zehn Motive beeindruckten durch ihre großzügige Landschaft, die mit harmonischen Farben die fotografierten Züge ansprechend herausstellen.



Die Motive für Februar und Dezember 2024 haben wir zum Unterstreichen unserer Eindrücke beispielhaft herausgesucht. Abbildungen: EK-Verlag

Ein Kranterminal-Motiv bei Nacht und ein Industriethema, das gut zum Artikel „Verlassene Orte“ in dieser Ausgabe passt, vervollständigen die Auswahl. Obwohl die gezeigten Maßstäbe sich auf 1:87 und 1:45 beschränken und die Epoche III auffallend dominiert, erscheint das Gezeigte alles andere als einseitig.

Die ausgewählten Motive bleiben im Kopf und liefern viele Ideen und Inspirationen für eigene Bauprojekte in der kleineren Darstellung unserer Nenngröße.

Wer trotzdem oder ergänzend auf einen für die Spurweite Z zugeschnittenen Kalender warten möchte, muss sich auch nicht mehr lange gedulden: Etwa Mitte November werden wir den **Trainini Fotokalender 2024** vorstellen und zum Herunterladen und Selbstaussdruck bereitstellen.

Erstes Automodell ausgeliefert:

Nach dem ersten Angebot einer FS-Elektrolokomotive für die Spurweite Z hat der seit Jahren in Italien etablierte Hersteller GMmodelli Torino (GMmodelli[at]hotmail.com) nun auch sein erstes Automodell im Maßstab 1:220 ausgeliefert.

Dabei handelt es sich um den Alfa-Romeo 75 mit den Baujahren 1985 bis 1993. Das Fahrzeug, das die letzte Konstruktion des traditionsreichen Herstellers aus Mailand vor der Übernahme durch FIAT war, genießt heute einen Kultstatus. Angetrieben wurde es von Motoren mit 1,6 Litern bis zu einem V6 mit 3,0 Litern Hubraum auf die Hinterachse.

Das Modell ist nun zunächst in roter Lackierung (Art.-Nr. ME-0008/1) ausgeliefert worden, weitere sollen aber zukünftig noch folgen. Am Rechner konstruiert, entstehen die Modellteile im 3D-Drucker, bevor sie aufwändig von Hand koloriert werden.



Der Alfa-Romeo 75 hat auch als Modell (Art.-Nr. ME-0008/1) das Zeug zum Klassiker – nicht nur in Italien. Ein Bild, das dieses Fahrzeug auch demontiert mit dem Blick auf den nachgebildeten Innenraum zeigt, finden Sie in den Meldungen auf unserer Portalseite.

Die Scheiben sind transparent und ermöglichen einen Blick auf die ebenfalls nachgebildete Innenausstattung. Das ansprechende und auch außerhalb Italiens vielseitig einsetzbare Modell macht Lust auf viele weitere Neuheiten, denn besonders Pkw-Modelle bilden aktuell eine größere Lücke im Programm der Nenngröße Z.

Der Hersteller nutzt in Italien ein Händler-Vertriebsnetz, in Deutschland hat der 1zu220-Shop vor wenigen Wochen ebenfalls die Rolle eines Vertriebspartners übernommen.

Der Oktober bei AZL:

Zwei neue Versionen der EMD E8A prägen die Oktober-Auslieferungen bei American Z Lines. Beide gehören sie zur Southern Pacific. Als „schwarze Witwe“ erscheint sie mit zwei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62617-1 / -2) ebenso wie mit „blutiger Nase“ (62616-5 / -6), bei denen die Betriebsnummern nun berichtigt wurden.

Der schwere Halbgepäckwagen mit dreiachsigen Drehgestellen trägt in der neuen Auslieferung Farben und Anschriften der D&RGW (74025-1 / -2). Auch die dreiteiligen Säulentragwagen sind wieder unter den aktuellen Auslieferungen. Die bei der TTX eingestellten Fahrzeuge sind dieses Mal mit Aufliegern des Spediteurs Schneider bestückt (905233-1). Je zwei Auflieger sind auch wieder einzeln zu erwerben (954009-1).



Mit dem Begriff „schwarze Witwe“ wird das Lackierschema bezeichnet, mit der die EMD E8A der Southern Pacific (Art.-Nr. 62617-1; Bild links) ausgeliefert wird. Den Befehlswagen eines Feuerlöschzugs bildet der ehemalige Güterzugbegleitwagen der BNSF (921022; Bild rechts) nach. Fotos: AZL / Ztrack

Als Befehlswagen in einem Feuerlöschzug der BSNF unterwegs ist der frühere Güterzugbegleitwagen mit Weitsichtkabine (921022), der aus diesem Grund auch eine rote Lackierung trägt. Einen deutlichen Kontrast dazu bieten die Tropicana-Kühlwagen mit neuen Betriebsnummern. Sie stehen als Doppel- (914842-2) und Viererpackung (904812-2) zur Auswahl.

Zu guter Letzt hat AZL noch Tauschdrehgestelle im Angebot. Für Reisezugwagen des „City of Los Angeles“ sind dies 26 (72400-V) oder 6 Exemplare (72401-V), für die Rangierlok SW1500 gibt es einzelne Teile (AZLSW1500AAR-BLACK).

Die Herstellerseiten mit Bildern aller Auslieferungen sind unter <https://www.americanzline.com> erreichbar.

Verkehrsregelung in Spur Z:

Nach einer erfolgreichen Rückkehr des Anbieters JSS-Elektronik bzw. seiner Seiten erreichte uns der Hinweis auf ein besonders beliebtes Produkt.

In der Tat bedient es ein Thema, das in unserem Maßstab nicht gerade üppig versorgt ist: Verkehrsampeln.

Eine kleine Ausführung, also einen Mast ohne Arm mit höher hängender Zweitanlage, befindet sich samt Elektronik für eine richtige Ampelschaltung im Programm dieses Herstellers. Nach dem Lackieren von Mast und Schirm sichert sie auch Kreuzungen auf Spur-Z-Anlagen bestens ab.



Mit Ampeln und Elektronikbaustein wird das Regeln des Verkehrs auch in der Spur Z einfach. Foto: JSS-Elektronik

Erläutert werden beide Produkte unter den folgenden Seitenadressen:

<https://jss-elektronik.de/produkt/verkehrsampel-spur-z/>

<https://jss-elektronik.de/produkt/10-fach-led-decoderampelsteuerung/>

Herpa-Neuheiten fürs Weihnachtsgeschäft:

Wie gewohnt, listen wir an dieser Stelle die Flugzeugneuheiten aus dem Herpa-Sortiment für den Maßstab 1:200 auf. Wir fokussieren uns dabei auf solche Modelle, die auf europäischen Flughäfen anzutreffen sind, eine Gesamtlänge von 30 cm nicht überschreiten und nicht einem kriegstreibenden Land zuzurechnen sind.

Dies sind für die Produktreihe „Wings“:

ITA Airways Airbus A319 „Pietro Mennea“ (Art.-Nr. 572798),
Maersk Air Fokker 50 (572804),
Embraer E195-E2 - Corporate livery (572842) und
Turkish Airlines Vickers Viscount 700 (572866).

In der Snapfit-Reihe mit vereinfachten Steckmodellen in Flugdarstellung werden erscheinen:

Icelandair Boeing 757-200 „Hekla Aurora“ (610735-001) als Wiederauflage und
Eurowings Airbus A320neo (613910).

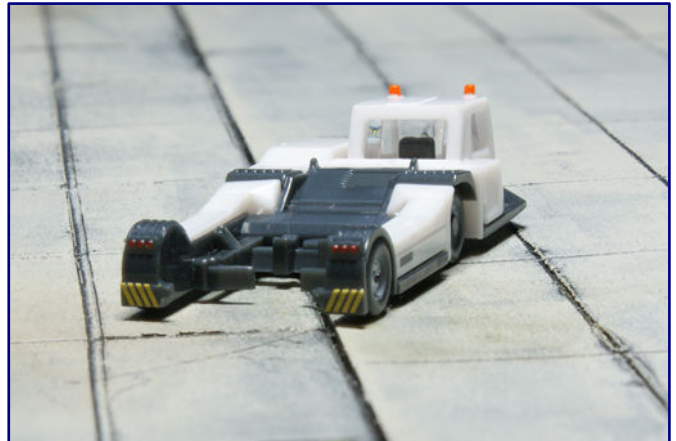
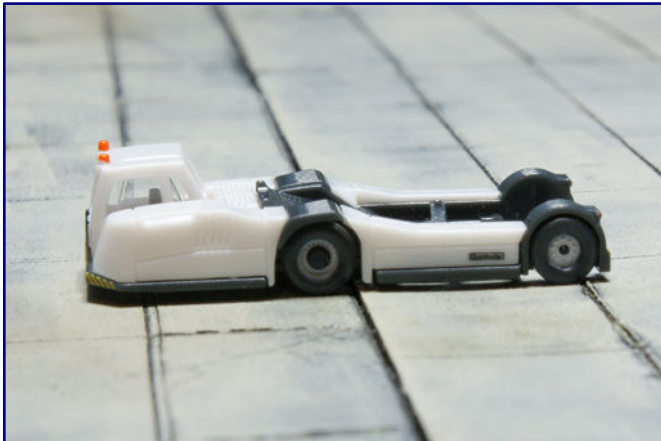
Geplant sind alle aufgeführten Neuheiten für eine Auslieferung im November und Dezember 2023.

Völlig an uns vorbeigegangen war die Auslieferung des Flugzeugschleppers Goldhofer AST-2 (572088), die bereits im Februar / März erfolgt ist. Das weiße Fahrzeug ist recht aufwändig umgesetzt worden: Es besitzt einen Glaseinsatz in der Fahrerkabine, farblich abgesetzte Felgen und Warnblinklichter sowie aufgedruckte Warnstreifen.



Hier ist der formneue Flugzeugschlepper Goldhofer AST-2 (Art.-Nr. 572088) von Herpa erfolgreich auf einem Flughafendiorama im Einsatz.

Auch die Scheinwerfer sind einzeln und trennscharf abgesetzt, ebenso wie die Rücklichter am anderen Ende. Zu den Aufdrucken gehört auch die Herstellermarke Goldhofer. Mit diesem Gestaltungsumfang und guten Gravuren fügt sich die Neuheit perfekt in die Wings-Serie 1:200 ein.



Seiten- und Schrägansicht von hinten offenbaren einige weitere Details, die Herpas Wings-Neuheit im Maßstab 1:220 zu einem gelungenen Modell und Hingucker machen.

Dort wird sie von den Flughafenszenen-Gestaltern auch dringend gebraucht, denn ein Flugzeugschlepper ist auf jedem Vorfeld zu finden und nicht aus den Blicken der Zuschauer wegzudenken. Und bei diesem Fahrzeug handelt es sich wohl um den typischen Vertreter eines sogenannten „Push-back-Fahrzeugs“.

Er war also eine echte Programmlücke bei Herpa. Das früher im Programm befindliche Fahrzeug „Tow Bear“, das am Bugfahrwerk zog statt drückte, ist heute kaum noch auf internationalen Flughäfen anzutreffen. Es schien also an der Zeit, dass der Zubehörhersteller auch im Modell diesen Schritt nachvollzieht.

Gläserner Zug in Kurzform:

Rokuhan hat die Baureihe 491 der DB („Gläserner Zug“) nun in zwei Ausführungen als Shorty umgesetzt. Die Wahl fiel hier auf die olympiablau gestaltete der siebziger Jahre (Art.-Nr. ST015-1) und das nachfolgende Lackierschema mit Enzianblau als Grundfarbe (ST015-2), mit dem das Vorbild schließlich im Dezember 1995 verunglückte.



Die olympiablau ausgeführte Baureihe 491 (Art.-Nr. ST015-1) zeigt uns den fein und sehr vorbildnah ausgeführten Scherenstromabnehmer DBS54.

Die extreme Verkürzung der Shortys, die bei japanischen Modellbahnen wegen des geringstmöglichen Platzbedarfs so beliebt sind, steht dieser Vorlage erheblich besser zu Gesicht als vielen anderen Fahrzeugen, deren Vorbilder auch deutlich länger sind.

Auffallend ist der Aufwand, den der Hersteller für diese Form von Einstiegsmodellen getrieben hat: Die Gehäuse wurden in glasklarem Kunststoff angespritzt, lackiert und bedruckt. Sie erlauben so einen freien Durchblick, nur unterbrochen vom Chassis, das wieder gegen eine motorisierte Ausführung getauscht werden kann. Damit kommen sie dem Vorbildeindruck an dieser Stelle recht nahe.

Beeindruckend finden wir aber vor allem die beweglichen Stromabnehmer, die komplett neu konstruiert wurden. Vorbildgerecht tragen beide Modelle je einen Einholm- und einen Scherenstromabnehmer. Der Einholmstromabnehmer SBS 65 ist gegenüber dem Modell der Baureihe 181.2 verkürzt, also nicht von ihr übernommen worden.



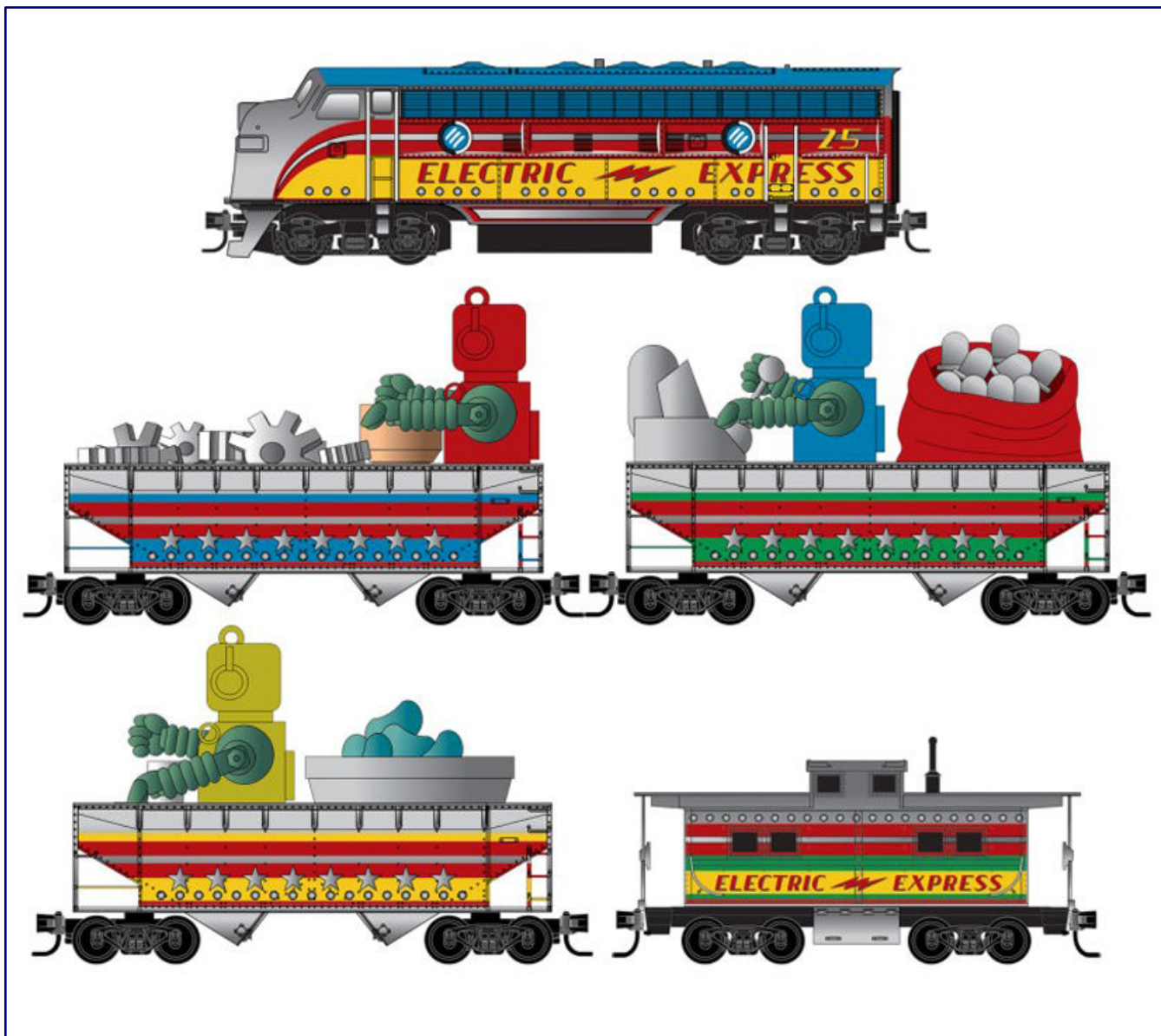
Die enziablau Ausführung des „Gläsernen Zugs“ (ST015-2) offenbart aus dieser Perspektive sehr deutlich den freien Durchblick durchs Innere, der so charakteristisch fürs Vorbild war.

Der ebenfalls formneue Scherenstromabnehmer DBS 54 ist deutlich kleiner als jene von Märklin und zeigt auch die typischen Diagonalstreben in der Oberschere, die Märklins Umsetzungen seit 49 Jahren fehlen. Das Schleifstück, das hier etwas dominant hervorsteht, hat etwa dieselbe Größe wie das auf Märklins Pendant. Das verdeutlicht die Filigranität der Grundkonstruktion.

Das legt nahe, dass Rokuhan hier als erster Spur-Z-Hersteller die maßstäbliche Umsetzung einer von mehreren Bauformen des Scherenstromabnehmers DBS 54 geschaffen hat! Mit einem feineren Schleifstück und einem Träger, der auf die Dächer von Märklin-Modellen passt, könnte er zum perfekten Tauschteil werden, um deren Dachbereich näher ans große Vorbild zu rücken.

Weihnachten ist nicht mehr allzu fern:

Mit Blick auf den Advent und die Weihnachtszeit steht schon zeitnah das Ausliefern des „Robot Christmas Train Set“ (Art.-Nr. 994 21 100) bei Micro-Trains (<https://www.micro-trains.com>) an. Die Zugpackung besteht aus einer Diesellok EMD F7A, drei Schüttgutwagen und einem Güterzugbegleitwagen in weihnachtlich bunter Gestaltung. Die Schüttgutwagen tragen Roboter-Dekorationseinsätze, die dem Fest der Feste eine sehr moderne Prägung geben.



Ausgefallen wirkt das „Robot Christmas Train Set“ (Art.-Nr. 994 21 100) von Micro-Trains, das offenbar sehr gut den amerikanischen Geschmack bunter Weihnachtsdekorationen trifft. Abbildung: Micro-Trains

Parallel wird die Literatur-Modellreihe „War of the Worlds“ mit dem Wagen Nummer 8 (518 00 845) fortgesetzt. Es handelt sich wieder um einen gedeckten Güterwagen mit der Grundfarbe dieser Reihe und Buchmotiven aus dem amerikanischen Literaturklassiker.

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
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), Torsten Schubert, Hendrik J. Späing

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

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.