

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

[www.trainini.de](http://www.trainini.de)  
Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Die Baureihe 155 im Modell

Die Gierfähre am Flusslauf  
Steuern mit Dinamo

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ist wirklich schon wieder ein Monat vorbei? Und wo ist die Zeit geblieben? Was diese Fragen nahelegen, werden Sie vermutlich ähnlich empfinden. Seit dem Erscheinen der letzten Ausgabe hat sich wieder viel getan und doch sehen wir oft nur das, was liegen bleiben musste.



Holger Späing  
Chefredakteur

Ja, ich habe wenig Zeit gefunden, um an der Modellbahn zu arbeiten oder im Keller das Arbeiten an Modellen voranzutreiben. Doch langweilig war mir nicht. Vier Tage hielt Ralf Junius und mich die Intermodellbau in Atem.

Innerhalb kürzester Zeit musste der Modellbahnteil der Ausstellung völlig neu geplant und organisiert werden. **Trainini®** hat als Medienpartner geholfen, wo es uns möglich war und auch kommuniziert, damit es die Besucher auch rechtzeitig erreicht.

Über alle Tage volle Hallen und gute Stimmung geben uns und der Messeleitung recht. Vor dieser Glanztat ziehen wir sprichwörtlich den Hut. Und so sind wir auch noch als Mitaussteller ins Boot gekommen, um einige sehenswürdige Exponate zeigen zu dürfen.

Eines davon war die Baureihe 155 unseres Übersetzers Oleksiy Mark, zu der wir viele Fragen zu beantworten hatten. Deshalb stellen wir sein kleines Kunstwerk heute für alle Leserinnen und Leser ausführlich vor und halten auch die passende Fachlektüre als Empfehlung bereit. Der ausführliche Messebericht folgt dann im Mai.

Vorher ist schließlich noch der Bericht von der diesjährigen On traXs an der Reihe. Auch ohne Vertreter der Spurweite Z war diese Ausstellung wieder besonders und außergewöhnlich. Das haben wir auch in einer neuen Folge von **Trainini TV** herausgearbeitet.

Aber auch das beherbergende Museum ist schon für sich eine Reise wert, worauf wir im Bericht auch eingehen. So wird die harte Arbeit an der Dampflok in einer „Geisterbahn“ lebendig und verständlich. Für Interessierte haben wir auch zu diesem Thema ein passendes Fachbuch gefunden, das darin einführt oder Wissen vertiefen kann.

Doch damit sind wir noch lange nicht am Ende unserer Themen. Unser Leser Sandro M.O.L. Schneider ist noch nicht lange bei der Spurweite Z, aber umso begeisterter von den kleinen Modellen, die er digital und analog betreiben möchte. Mit Dinamo fand er die für sich passende Lösung, die er heute fasziniert vorstellen möchte und wichtige Anfängererfahrungen teilt.

Dirk Kuhlmann hat derweil ein Herzensthema angepackt, das uns schon lange begleitet: Auf mehreren Ausstellungen haben wir am Flussdiorama Techniken des Landschaftsbaus vorgeführt und dies auch in mehrere Folgen von **Trainini TV** einfließen lassen.

Im Kopf hatten wir dabei immer das Fährenmodell von Artitec. Er hat dieses, wie es in der Baugröße H0 konzipiert war, als antriebslose Gierfähre benutzt und in einen neuen Anlagenplan eingefügt. Damit können wir neben Spaß am Lesen hoffentlich wieder Ideen für neue Projekte liefern. Viel Vergnügen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

## Leitartikel

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

## Modell

Aufgerüsteter Stromcontainer.....	4
-----------------------------------	---

## Vorbild

Aktuell kein Beitrag

## Gestaltung

Gierfähre am Endbahnhof.....	13
------------------------------	----

## Technik

Analog und digital gemischt.....	20
----------------------------------	----

## Literatur

Die Energiecontainer der DR .....	31
Einblicke in alte Zeiten .....	33

## Aktuelles

Besonders außergewöhnlich.....	35
Zetties und Trainini im Dialog.....	45

Impressum .....	57
-----------------	----

Wir danken Sandro M.O.L. Schneider für seinen Gastartikel.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 30. April 2025

### Titelbild:

Mit dem Zuordnen der Baureihe 155 in den Bestand von DB Cargo sind Einsätze vor Reisezügen endgültig vorbei. Zumal auch die Werke getrennt sind. 155 260-3 macht sich bereit für ihren nächsten Einsatz und verlässt ihr Heimatwerk über die Schiebebühne.

## Baureihe 155 in mühevoller Feinarbeit **Aufgerüsteter Stromcontainer**

*Die ehemalige Baureihe 250, ab 1992 gesamtdeutsch als Baureihe 155 bezeichnet, gehört bis heute zu den „unentdeckten“ Vorbildern der DR. Obwohl sie nach der Wende bundesweite Verbreitung fand und ihre Karriere erst richtig begann, fehlt ein Spur-Z-Modell bis heute. Für einige Tüftler bot sie deshalb den Reiz, selbst für Abhilfe zu sorgen.*

Die mit dem Spitznamen „Stromcontainer“ versehene, schwere Güterzugellok der Baureihe 250 der ehemaligen DR ist eine Vorlage, der wir auch im Maßstab 1:220 durchaus Großserienpotenzial bescheinigen möchten.

Über Geschmack lässt sich streiten, aber diese Maschinen waren zweifelfrei sehr markant und leicht wiederzuerkennen. Zudem dauerte ihr Betriebsdienst auch rund drei Jahrzehnte über die Zeit der Wende hinaus an.



Ihre große Zeit waren die Jahre der privatisierten Bahn: Am 31. März 2007 durchfährt die verkehrsrote 155 126-6 aus dem Bestand von Railion Osterfeld Süd mit einem Kesselwagen-Ganzzug in Richtung Oberhausen Hbf.

Insgesamt haben sie rund fünfzig Jahre lang den Alltag auf Deutschlands Schienen geprägt, nach dem Mauerfall auch im Westen. So erlangten die sechsachsigen Lokomotiven eine große Bekanntheit im Land. Dies dürfte die Wünsche nach ansprechenden Modellen begründen und fördern – ähnlich wie dies bei den Baureihen 243 und 132 („Ludmilla“) der Fall war, die Märklin längst im Portfolio hat.

Bei der Baureihe 155 (nach gesamtdeutschem Schema) ist dies hingegen bis heute nicht der Fall. Vermutlich deshalb wurde sie schon mehrfach von Modellbahnern selbst per CAD konstruiert und ihr Aufbau als 3D-Druck-Modell ausgegeben.

Ähnlich erging es vor einigen Jahren auch Oleksiy Mark („Alex“), seinerzeit noch in der Ukraine wohnhaft und heute einer unserer ehrenamtlichen Übersetzer. Auch bei ihm war der Wunsch groß, der Anspruch an sein Modell aber noch höher.



**155 260-3 schleppt einen scheren Stahlrollen-Zug aus GATX-Planenhaubenwagen „über den Buckel“. Für die schwere Güterzuglok finden sich auch im Modell reichlich Einsatzmöglichkeiten mit unterschiedlichen Frachten.**

Das passende Gehäuse fand er einst, als er noch nicht selbst für diese Technologie konstruierte, beim 3D-Druckdienstleister Shapeways. Sein Urheber ist nicht sicher bekannt, möglicherweise kommt hier ebenfalls Andrej Katzenberger in Frage, von dem einst auch jenes der „Taigatrommel“ stammte, das vor einigen Jahren an dieser Stelle vorgestellt wurde.

Alex wollte auf jeden Fall ausreizen, was technisch möglich war und entschied sich, dem Lokaufbau einige Verfeinerungen angedeihen zu lassen. Diesen Schritt ging er auch, weil er erwog, unter seiner Marke Zmodell ein qualitativ hochwertiges Kleinserienmodell anzubieten. Dies ist der Grund, warum seine Lok auch eine professionelle Verpackung samt Artikelnummer 99155 erhalten hat.

Doch dann kam der Krieg in die Ukraine und alle Ideen und Pläne wurden zur Makulatur. Ein Kontakt zum Konstrukteur des ursprünglichen Gehäuses kam nicht in Frage, Shapeways stellte seinen Betrieb ein und das Modell geriet etwas in Vergessenheit.

Mit dem aktuellen „Lok-Vogel“ zum großen Vorbild – besprochen wird das Heft in dieser Ausgabe – erinnern wir uns an das, was wir einst gesehen und auch fotografiert hatten. Glücklicherweise ging das Modell nicht verloren und hat inzwischen den Weg nach Deutschland gefunden. So können wir es unseren Lesern nun an dieser Stelle ausführlich vorstellen.

Beginnen wir mit dem Gehäuse: Dieses stammt in seiner Rohform, wie bereits angemerkt, nicht von Alex selbst. Bereits ausgestattet mit vielen Details erschien es ihm aber als gute Basis für sein Vorhaben. Wiedergegeben ist damit eine der 270 Serienmaschinen, bei denen die Führerstandsfenster verkleinert worden waren, das dritte Spitzenlicht unter diese gesetzt war und verlängerte Sicken in der Seitenwand zu sehen waren.



Das Gehäuse stammt von Shapeways und stellt mit Sicken und Größe der Führerstandsfenster zweifelsfrei eine Serienlok dar (Bild oben). Die Haltestange unterhalb der Frontfenster ist Teil der Form (Bild unten), weshalb auch keine Trennung zur Laterne zu erkennen ist. Unser Blick fällt auf die gestaltete Führerhausrückwand.

Die unter den Frontfenstern verlaufende Haltestange war im Bereich der versetzten Laterne unterbrochen worden. Druckbedingt ist diese Stange nicht freistehend wiedergegeben, sondern als Relief am Gehäuse nachgebildet worden. Gleiches gilt auch für das nach unten ausgerichtete Makrophon.

Drei beim Vorbild abnehmbare Dachhauben vermitteln diese (scheinbare) Eigenschaft auch beim Modell sehr gut, unterstrichen auch durch die trennscharfe Lackierung ihres Besitzers. Eine Herausforderung für den Konstrukteur war gewiss das seitliche Lüfterband, das als durchlaufendes Teil montiert war.



Die drei Dachhauben des Vorbilds sind auch am Modell gut zu erkennen. Hinzukommen feine Laufgitter und Auslässe der Lüftungsschächte im Dachbereich.



Aus vielen Blickwinkeln war aber zu erkennen, dass dahinter sechs einzelne Lüftungsöffnungen versteckt waren. Auch im Modell ist es gut gelungen, diesen Unterschied erkennbar zu machen, allerdings stimmen hier Anzahl und Breite nicht, was sicher zu verschmerzen ist.

Hervorragend ist hingegen die Wiedergabe der Laufgitter auf dem Dach und der Lüftungsöffnungen des Dachaufbaus für Transformator und Bremswiderstand.

Auch die weiteren Dachelemente wie Hauptschalter, Stromabnehmerantrieb, weitere Aggregate und Isolatoren sind mit großer Hingabe gestaltet worden.

**Bild links:**

Die Fensterrahmen des Führerstands berücksichtigen auch Scheibenwischer. Hinter den Scheiben wird das Bedienpult des Lokführers sichtbar.

Alex nutzte das für eine feine Dachleitung, die er über die Isolatoren legte und Märklin-Scherenstromabnehmer, in die er auch Diagonalstreben einlötete, um sie optisch näher an den Vorbildtyp VM 28-31 D der Reichsbahn zu bringen.

Stirn und Seiten profitierten von neuen Teilen. So bekam sein Modell geätzte Fensterrahmen mit hinterlegten Glasscheiben. An der Front bilden sie auch die Scheibenwischer mit nach, die unsere Wahrnehmungen einer Ellok durchaus mitbestimmen.

Die Aufstiege an den Führerhaustüren ergänzen freistehende Griffstangen und an der Front gehören auch angesetzte Trittleche zum Bild. Sie lassen es glaubhaft erscheinen, dass hier ein Techniker aufsteigen kann, um defekte Leuchtmittel in den Lampen zu wechseln.



Anerkennung verdienen auch die vollständige Dachausrüstung, feinen Dachleitungen und die eingelöteten Diagonalstreben der Scherenstromabnehmer.

Ein besonderes Bonbon sind die Führerstände. Da sie einen freien Durchblick bieten, wollte Alex sie nicht unbearbeitet lassen. Mit Druckwiedergaben auf Basis von Fotografien erkennen wir bei passender Perspektive auch das Führerpult wieder, an der Rückseite zum Maschinenraum die Schaltschränke. Korrekt ist auch der heute eher abstoßend wirkende Holzfarbton, der in den Siebzigern noch angesagt war.

An den Pufferbohlen sind jeweils vier Bremsschläuche angedeutet, aber nicht vollständig nachgebildet worden, um einer beidseitigen Systemkupplung nicht im Wege zu stehen. Separat angesetzte Puffer stammen aus dem Märklin-Formenbaukasten.

Motorisieren ließ sich die Lok ebenfalls mit einem Märklin-Fahrwerk. Wegen fast identischer Länge der DB-Baureihen 103 (kurze Ausführung) und 151, beide ebenfalls sechsachsig, sind deren Fahrwerke ohne Anpassungen zu nutzen. Selbst die Drehgestellblenden lassen sich weiterverwenden, ohne gleich als falsch in Erscheinung zu treten.

Nur über den beim Vorbild asymmetrischen Achsstand in den Drehgestellen muss hinweggesehen werden, aber das hat ja auch Märklin selbst getan, als es die beiden genannten Modelle einst auf dasselbe Fahrwerk gesetzt hat.



Die Anschriften sind vollständig und korrekt, Rasterungen und wahrzunehmende Grenzen bedingt aber durch das UV-Druckverfahren und das schon einiges zurückliegende Entstehungsjahr zu akzeptieren.

Die Fahreigenschaften der Lok sind entsprechend auch „fremdbestimmt“ und richten sich nach der Qualität der Getriebeteile und verwendeten Motorbauart. Wer das Basisgehäuse daheim hat und vielleicht überlegt, dieses Modell nachzubauen, wird den Einfluss des Baujahrs auf Drei- oder Fünfpoler bzw. Glockenankermotor kennen.

Für unseren Übersetzer reichte es hier noch nicht. Er legte Wert auf ein Basisfahrwerk mit schwarzen Scheibenrädern, die weniger aufdringlich sind und so in ihrer Wirkung zurücktreten. Ältere Fahrwerke mit (vorbildwidrigen) Speichenrädern roter Farbe stehen meistens gleich ins Auge, zumal die Drehgestellrahmen nicht über die volle Radfläche reichen.

Unter dem Gehäuse blieb nicht alles beim Alten: Eine eigene Leiterplatte musste her, die einen Digitaldecoder (ESU) aufnehmen konnte und in der Lage ist, auch das von LED erzeugte weiße Spitzenlicht wie rotes Schlusslicht ansteuern zu können.



Zum Abschluss zeigen wir noch mal beide Fahrzeuglängsseiten zum Vergleichen. Bis auf die kleinen Fehler im Lüfterband und den Unterbrechungen im DB-Cargo-Logo auf den Sicken wirkt das Modell rundum überzeugend.

Zu guter Letzt stand die Entscheidung an, welche Variante aus der Vielfalt dieser Baureihe gewählt werden sollte. Alex entschied sich mit 155 260-3 für eine der letzten Maschinen. Nach drei Prototypen aus dem Jahr 1974 folgten die 270 Serienexemplare in den Jahren 1977 bis 1984. Sein Modell trägt eine Epoche-VI-Beschriftung mit NVR-Nummer und den Schriftzug DB Cargo an den Seiten.

Passend dazu zeigt sich die Lackierung in den Farben RAL 3020 Verkehrsrot (Aufbau), RAL 7012 Basaltgrau (Rahmen / Lüfterband / Dachbereich / Stromabnehmer), RAL 7035 Lichtgrau (Kontrastbalken / Anschriften) und RAL 9005 Tiefschwarz (Fahrwerk).

Das Vorbild hatte diese Lackierung bereits am 27. Mai 1999 bei der Untersuchung im Werk Cottbus erhalten. Die Maschine ohne Regenrinne gehörte zu den 75 Exemplaren, die zwischen 1997 und 1999 eine identische Gestaltung erhalten hatten.

Dazu gehörten in diesem Fall eine lichtgraue Kontrastfläche in ursprünglicher Form, die nur in Breite des DB-Logos unterbrochen war, weiße Lampenringe unten und ein rot lackiertes Signalhorn. Bedingt durch mehrfaches Umfirmieren der Güterverkehrssparte sahen später umlackierte Lokomotiven in Details ganz anders aus.



Fester Stammgast auf den Gleisen im Westen wurde für einige Jahrzehnte die Baureihe 155. Als Modell kann sie genau das noch werden, sofern sie doch noch für die Großserie entdeckt wird.

Beim Modell wurde dies alles korrekt und authentisch wiedergegeben. Vor allem das Lackierbild ist tadellos und an den Übergängen sehr trennscharf ausgeführt. Für die Anschriften fiel die Entscheidung auf UV-Druck, der an einigen Stellen allerdings doch an seine Grenzen gekommen ist.

Dies ist besonders an den Dürr-Kexen und am Schriftzug „DB Cargo“ zu erkennen, obwohl die weiteren Betriebsanschriften und Revisionsdaten in ihrer Strichstärke beeindrucken und nah an das Prädikat „lupenrein“ heranreichen. Hier zeigt sich rückblickend auch, wie schnell hier der technische Fortschritt unsere Ansprüche weiter gehoben hat.

Nachdem das hier vorgestellte Modell auch auf der Intermodellbau gezeigt wurde, wir viele Fragen dazu erhielten und es zweifelsfrei Begehrt geweckt hat, sind wir gespannt, wie es weitergehen könnte: Besteht in naher Zukunft doch noch die Option, auf einem neu konstruierten Gehäuse eine Kleinserie anzubieten oder erfolgt eine Reaktion seitens der Großserie und der „Energiecontainer“ gelangt ins Produktportfolio?

**Hersteller des Fahrwerkspenders:**

<https://www.maerklin.de>

**Informationen von Zmodell:**

[www.facebook.com/Zmodelltrains/](http://www.facebook.com/Zmodelltrains/)

# Ausstellung Modelleisenbahner Soest



*Modellbahnbörse*

*Fahrbetrieb auf  
allen Anlagen*

*Kaffee und Kuchen*

*Bratwurst  
vom Grill*

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

**Vereinsheim Neuengeseke**

**Neuengeseker Heide 1**

**Eintrittspreis: Erwachsene 4,- €**

**Jugendliche bis 16 Jahre 2,- €**

**Kinder unter 6 Jahre frei**

**H0**

**TT**

**N**

**Z**

## Artitec-Modell in Szene gesetzt **Gierfähre am Endbahnhof**

***Mit einer Fähre hat Artitec ein zuvor unentdecktes Segment des Maßstabs 1:220 erfolgreich besetzt. Ihr Pendant in der Baugröße H0 ist eine Gierfähre, die als besondere Konstruktion ohne Motorenantrieb auskommt. Warum nicht dies auch für die kleine Bahn nutzen und ihr noch ein wenig mehr an Aufmerksamkeit zugestehen?***

Die bereits vor längerer Zeit ausgelieferte Fähre von Artitec lag noch verpackt in einer meiner Kisten. Bei einer Suche nach ganz anderen Utensilien hatte ich sie plötzlich in den Händen und schon wurde meine Phantasie beflügelt, wo dieses schöne Modell eingesetzt werden könnte.

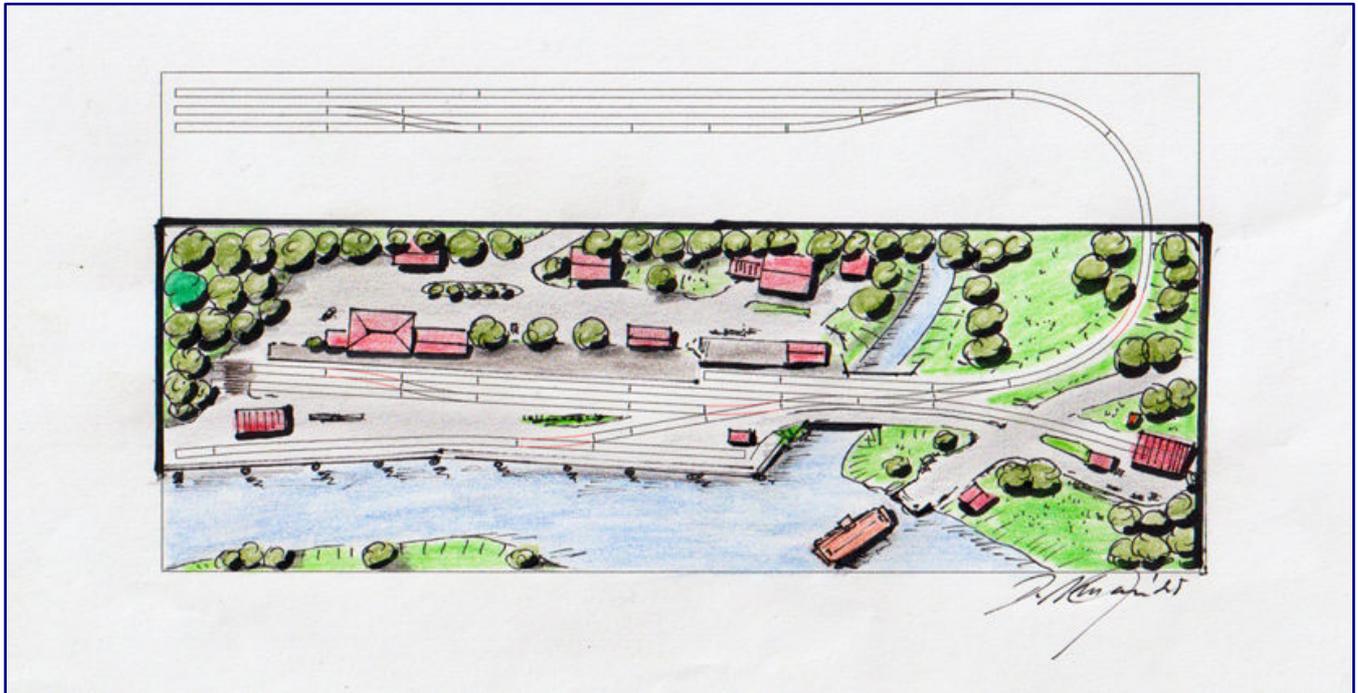
Ich brauchte einen Modellbahn-Ort für dieses Exemplar, auch wenn es vorab nur eine Zeichnung ist. Dementsprechend durchsuchte ich mein Skizzenheft und wurde recht schnell fündig, da hatte ich doch vor einiger Zeit einen kleinen Endbahnhof am Fluss mit Hafenc mole vor einiger Zeit auf Papier verewigt.



**Wasser schafft beruhigende Motive, mit der Autofähre von Artitec ergibt es zudem besonders reizvolle Motive. Dirk Kuhlmann inspirierte dies zu einer neuen Anlagenidee.**

Der erforderliche Schattenbahnhof könnte in zwei Variationen entstehen. Die klassische Abstellgruppe hinter der Kulisse kann z. B. für neue und das Publikum nicht einsehbare Zugkompositionen dienen. Eine Kehrschleife ist eher für den Dauerbetrieb gedacht. Ob digital oder analog, in der heutigen Zeit gibt es einige elektrotechnische Lösungen für den Kehrschleifenbetrieb. Der Digitalbahner ist hier natürlich mit einem speziellen Kehrschleifenmodul im Vorteil.

Das Modell selbst ist im Maßstab 1:220 eher halbherzig als Motorfähre dargestellt, erfüllt aber immerhin den Sinn einer strömungsabhängigen Fähre, wie es die größere Ausführung im Maßstab 1:87 zeigt. Die ganze Vorstellung passte irgendwie, so wurde das Modell mit Figuren sowie Autos ausgestattet und diente vorab als Anschauungsobjekt.



Ein Blick in das Internet zeigte auch, dass diese Art von Fähren meist in ruhigen und beschaulichen Gegenden unterwegs waren oder noch sind. Gerade die späteren Modellbahnanlagen mit den regelrecht entschleunigten Themen- und überschaubareren Gestaltungsbereichen üben immer wieder den höchsten Reiz auf den Betrachter aus.

Ein Exponat mit übertriebener Aufmachung - und sei es nur das extreme „Reinkleben“ von massenhaften Kleinteilen - würde der erhofften Stimmung nicht zutragen. Eine wirklich gelungene Szenerie entsteht tatsächlich erst dann, wenn ihr Rollmaterial nicht in Bewegung ist und der Blick nur in die Landschaft oder / und auf das Treiben der Miniaturfiguren geht.

Haben Sie eine gute Mischung in der Ausgestaltung hinbekommen, kann es vorkommen, dass selbst Ihr Besuch schweigend und mit Genuss in das Geschehen eintaucht.

## Einsatz der Fähre

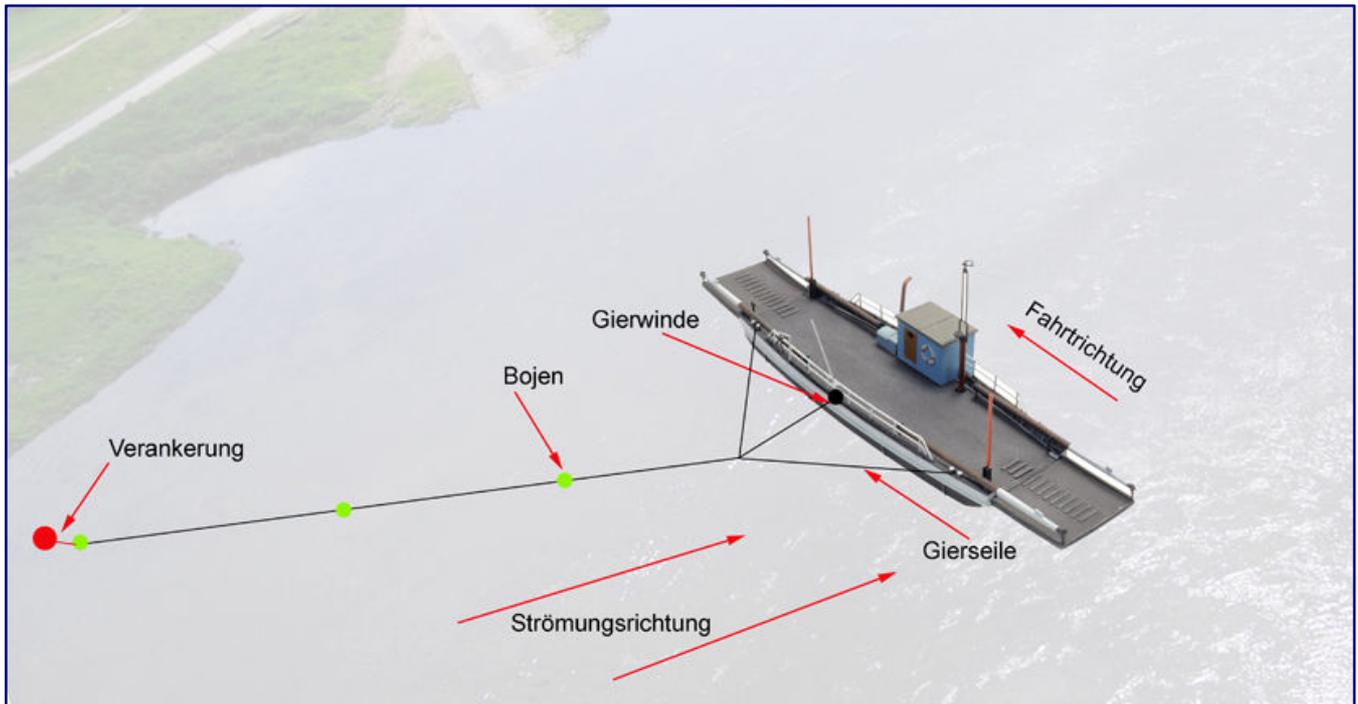
Beim Einsatz einer Gierfähre ist darauf zu achten, dass selbst der Modell-Fluss die Darstellung einer Strömung wiedergibt. Beim Vorbild würde unsere Fähre sonst einfach nicht funktionieren. Eine Skizze veranschaulicht das typische „Antriebssystem“.

Der Druck des anströmenden Wassers drängt sie an das Ufer. Das Drahtseil wird im Fluss verankert und für die Schifffahrt mit Bojen markiert. Damit die Fahrrinne frei bleibt, liegt der Anker für das Drahtseil nicht in der Flussmitte.

Wie so häufig habe ich die möglichen Hausmodelle verschiedener Hersteller sondiert. Immerhin haben wir im Maßstab 1:220 mittlerweile eine recht große Auswahl, sogar an regionsbezogenen Bauten.

Geeignete Bausätze habe ich bildlich zusammengestellt. Natürlich ist es nur eine persönliche Empfehlung, von der jeder Nachbauwillige auch abweichen kann.

Als Epoche-III-Rollmaterial kann ich mir den purpurroten ETA 150 vorstellen (Märklin 88250), in den siebziger Jahren ließe sich eher auf die noch lieferbare Katalogversion als Baureihe 515/815 in Ozeanblau-Elfenbein (Märklin 88251) ausweichen.



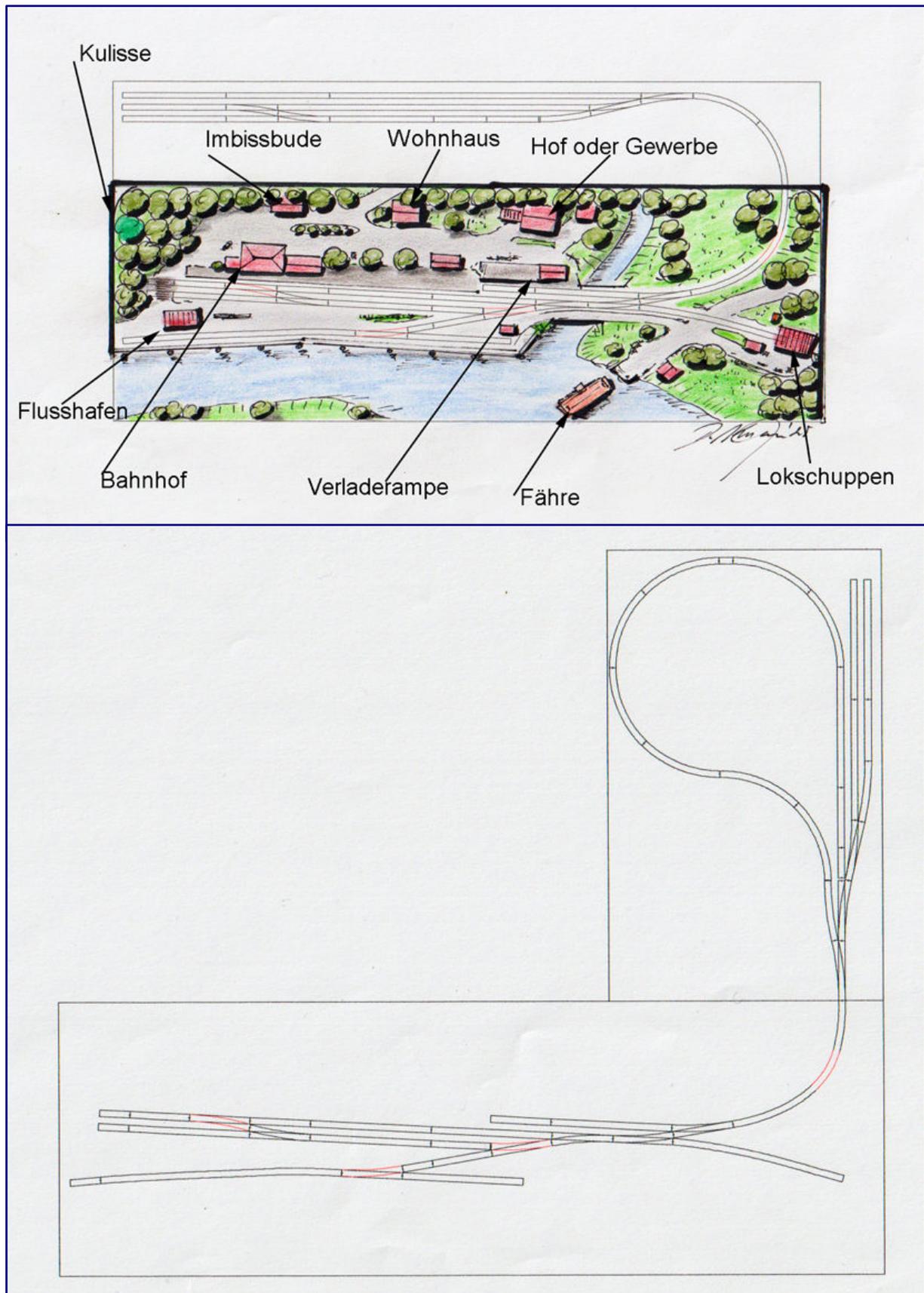
Diese Darstellung soll die Funktionsweise einer Gierfähre verdeutlichen: Die Fähre wird von den Gierseilen geführt, während die Gierwinde den Anstellwinkel gegen die Strömung verändern kann. Diese drückt die Fähre als Folge in gewünschter Richtung in einem Bogen, der von der Verankerung als Mittelpunkt eines Kreises bestimmt wird.

Denkbar ist auch eine V 100 mit Umbauwagen, die am Endbahnhof an den anderen Teil des Zuges umsetzen muss. Hier wären dann die Magnet-Entkuppler von Jörger eine gute Wahl für vollen Spielspaß. Auch ein Nahgüterzug hätte hier viele Rangieraufgaben.

Wie Sie ersehen, wäre es keine Anlage mit einem gewöhnlichen und einfachen Rundkurs. Vielmehr sind anspruchsvolle Fahrten angesagt. Was in den größeren Maßstäben seit langer Zeit einen hohen Spielfaktor aufweist, ist bei der Z-Spur auch seit Jahren schon möglich, wird aber sehr selten umgesetzt.

Ab der Epoche IV dürften dann mehr und mehr Wendezüge die Regie übernehmen. Selbst ein aktueller Bahnbetrieb wäre möglich, wobei der kleine Lokschuppen für den damaligen „Hofhund“ einer anderen Bestimmung übergeben wurde und die Gleise z. B. vom Grün überwuchert sind. Mit einem „Hofhund“ war übrigens häufig eine Kleinlok gemeint (z. B. Köf), die ihren Dienst genau hier tagtäglich vollzog. Es handelt sich um einen typischen Sprachjargon der Bahnleute.

Die Kleinlok war einst wie selbstverständlich an kleineren Bahnhöfen stationiert und übernahm dort das Aus- und Umsetzen einzelner Güterwagen, teilweise auch das Zustellen an Werksanschlüsse. Das hatte Bestand, solange die Bundesbahn am Einzelwagenverkehr festhielt und in der Fläche noch gut vertreten war.



Gleisplan mit Erläuterungen zu den vorgesehenen Gebäuden (Bild oben) und zugehöriger Vorschlagliste geeigneter Bausätze (Bild auf Seite 17). Wahlweise könnte der Schattenbereich auch als Kehrschleife gebaut werden (Bild unten).



Noba 4135



Archistories 101101



Archistories 104231



Archistories 403171



Artitec 7220022



Laffont Z1401



Markenburg



Nordmodell LC\_160\_238



Weinert 6866



Laffont Z 5101



Träumen soll erlaubt bleiben...: Mit Motiven, die Herz und Sinne berühren, lassen sich Betrachter besonders stark einfangen und mit den Augen an eine Anlage binden. Dazu tragen gewiss auch durchdachte Szenen mit der Flussfähre bei, die uns Artitec vor einiger Zeit beschert hat.

Da wir nun sehr stark auf die Bundesbahn fokussiert waren, schließe ich meine Ausführungen mit einer wichtigen Anmerkung: Natürlich ist dieser Gleisplan mit leichten Änderungen auch für andere Bahngesellschaften in aller Welt tauglich.

**Anbieter des Basismodells:**

<https://artitec.nl>

**Rollmaterial und Entkuppler:**

<https://www.maerklin.de>

<https://www.system-joerger.de>

**Gebäude und Ausstattung:**

<https://www.archistories-shop.com>

<https://www.markenburg.nl>

<https://modellbau-laffont.com>

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

<https://www.modellbausatz-nord.de>

<https://weinert-modellbau.de>

<https://www.1zu220-shop.de>

# Stammtisch - Untereschbach

Jubiläumspräsentation

Spur Z Modelleisenbahnen und Zubehör

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



Der Eingang in das Museum erfolgt allerdings von der  
Gemarkenstraße 173

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

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

[www.stammtisch-untereschbach.de](http://www.stammtisch-untereschbach.de)

iTrain & Dinamo Train Control

## Analog und digital gemischt

*Mit Spur-Z-Lokomotiven analog und digital gemischt zu fahren und das auch noch mit Oberleitung, war schon lange der Wunsch unseres Lesers Sandro M.O.L. Schneider. Mit einem Steuern über Dinamo und iTrain ließ sich das realisieren. Die ersten Erfolge mit einer Anlage auf dem Kaffeetisch teilt er heute mit anderen Lesern – inklusive der Probleme, über die er auf dem Weg dahin gestolpert ist.*

Von Sandro M.O.L. Schneider. Meine erste Spur-Z-Anlage ist super einfach, ich habe sie auf einem Kaffeetisch aufgebaut. Mein einfacher Gleisplan veranschaulicht das.

Die Dinamo-Definition der A- und B-Schiene ist streng eingehalten worden. Es gibt zwei Blöcke M und N. Jeder hat zwei Rückmelder, also zwei „Unterblöcke“ oder Blockabschnitte. Die Blöcke M und N sind in den Schienen A und B elektrisch isoliert und die „Unterblöcke“ sind nur in der Schiene B elektrisch isoliert.



Bei Sandro M.O.L. Schneider fährt die Mini-Club auf dem Küchentisch. Und dank Dinamo kann sich die Re 420 nun auch anschicken, den Transport der Kaffeebohnen zu übernehmen.

Der Block M ist als Strecke und der Block N als Bahnhof definiert. Die obige Zeichnung wurde mit Railmodeller Pro gemacht, um sicherzustellen, dass die Anlage auch Platz auf dem Kaffeetisch haben wird.



Das Vorbild der Re 420 „LION“ begeistert unseren Leser besonders. So fand er übers Modell auch zur Mini-Club, die ihn nun ebenso anhaltend fasziniert.

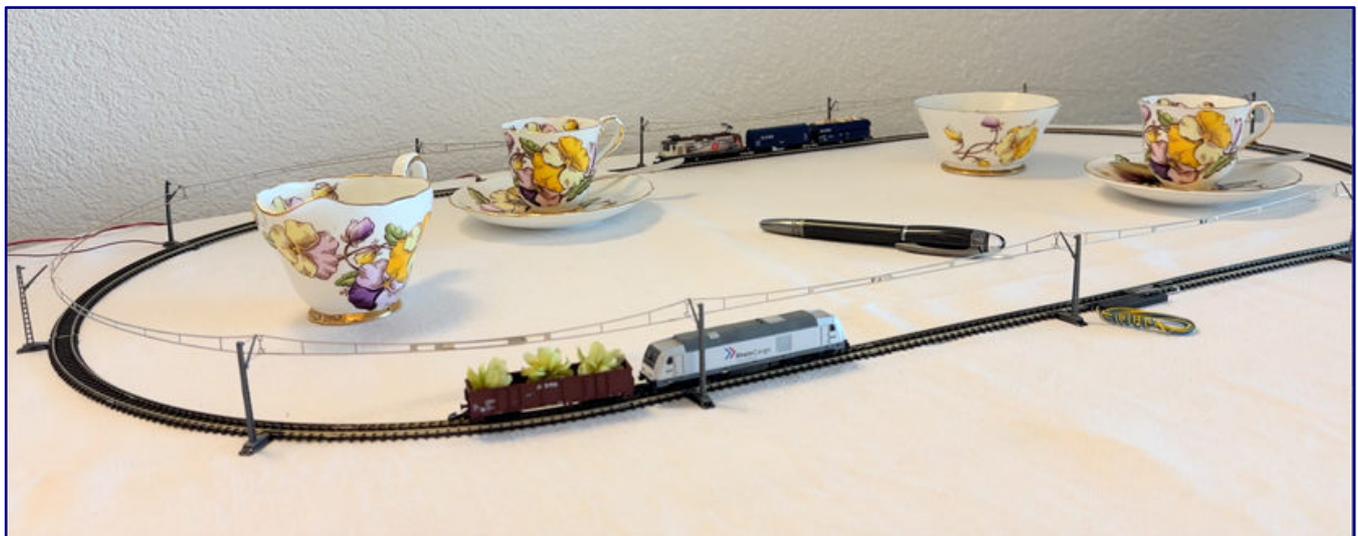
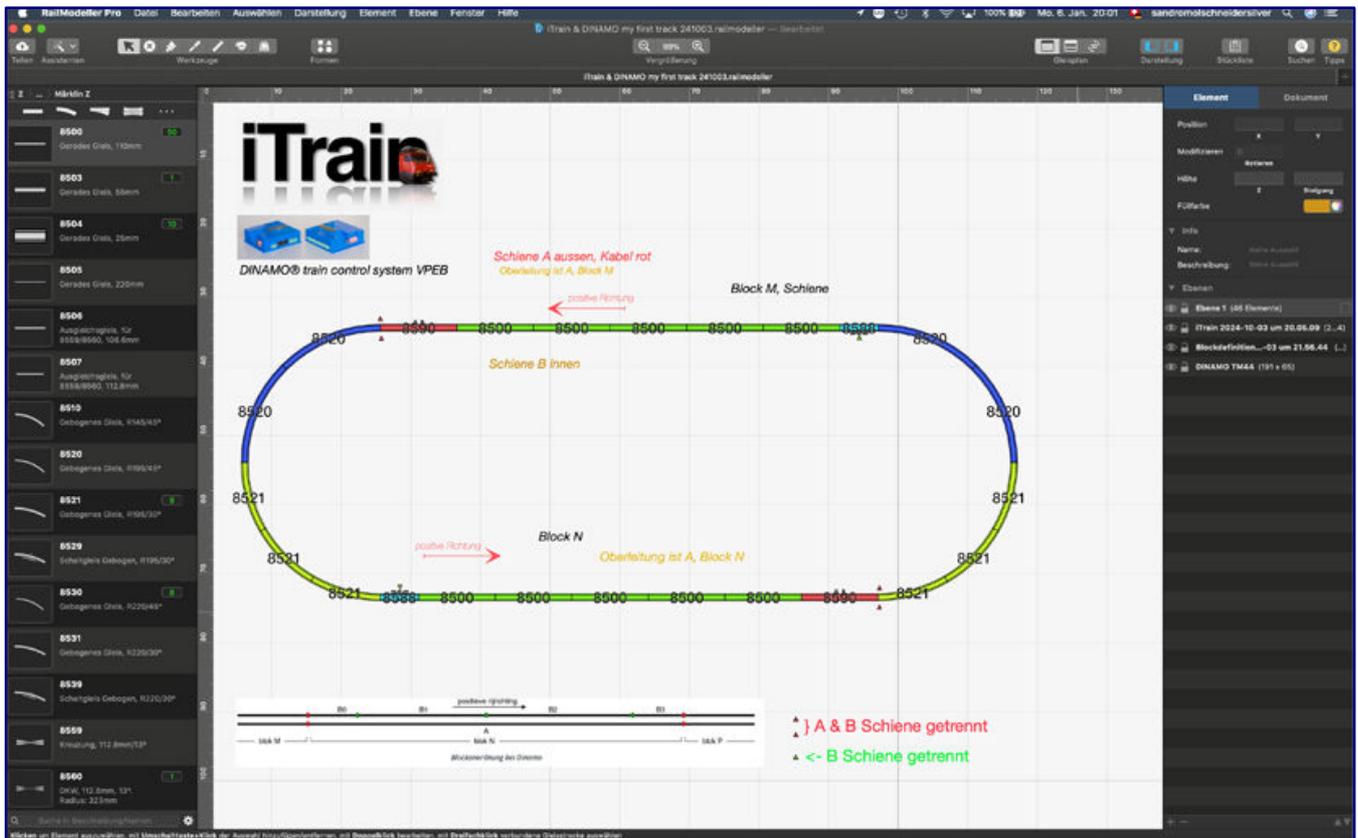
Die Elektrolokomotiven fahren am Fahrdrabt (Oberleitung) mit stromführenden Pantographen. Die Diesellokomotiven fahren mit Strom von der A/B-Schiene.

## Erster kurzer Erfahrungsbericht

Mit der dreimonatigen Testlizenz wurden drei analoge Lokomotiven der Spur Z von Märklin in Betrieb genommen. Die Kennlinien (Geschwindigkeit-Strom/Spannung) sind im Anhang ersichtlich. Alle drei fahren mit Dinamo wunderschön sanft und viel besser als mit dem Märklin-Regler (Art.-Nr. 67020). Die HFI-Beleuchtung (High Frequency Illumination) funktioniert sehr gut und lässt diese Modelle edel und wertvoll aussehen.

Die Spur-Z-Lokomotiven können mit Oberleitung (und nach Wahl auch mit Unterleitung) gefahren werden. Das lässt die elektrische Traktion besonders wertvoll und original getreu erscheinen, besonders wenn sie so extrem sanft anfahren und wie echt abbremesen. Dies ist der präzisen Dinamo-Steuerung im Zusammenspiel mit dem Programm „iTrain“ zu verdanken.

Wie eine Modellbahnanlage aufgebaut und betrieben wird, soll jedem selbst überlassen sein und das ist ja auch Geschmacksache. Mein besonderer Spaß ist es, viele Funktionen in Zügen, Wagen und Lokomotiven betreiben zu können.



Der Gleisplan mit Blöcken im Programm (Bild oben) und der zugehörige Testaufbau mit Oberleitung auf dem Kaffeetisch (Bild unten).

Da gehört es für mich auch dazu, dass elektrische Lokomotiven mit elektrisch funktionsfähiger Oberleitung fahren können. Das konnte hier mit den besonders anspruchsvollen Spur-Z-Modellen und der Kombination aus Dinamo und iTrain gezeigt und umgesetzt werden.

weiter auf Seite 24



Zwei Impressionen aus dem Testaufbau vom Kaffeetisch: Die Re 420 „LION“ zieht mit EW-IV-Wagen an der abgelegten Märklin-Schachtel vorbei (Bild oben), während die Jubiläumslok das schmuckvolle Kaffeegedeck passiert (Bild unten).

Links sehen wir ein Modell der Re 460 „Relax“ mit an die Oberleitung angelegtem Pantographen, das rechte Bild zeigt, wie dieser mit einem (isolierten) roten Werkzeug niedergedrückt wird und entsprechend die Fahrlichter ausschalten. Die Lok fährt also wirklich mit Strom aus dem Fahrdrabt.



Die Relax-Lok hängt mit Stromabnehmer am Fahrdrabt und wird elektrisch über diesen versorgt (Bild oben), wie am Spitzenlicht abzulesen ist. Wird dieser heruntergedrückt (Bild rechts), erlischt es folglich.

Das sind gute Neuigkeiten, denn jetzt kann ich auch in der Spur Z alle Vorzüge von Dinamo und des Steuerungssystems iTrain nutzen. Dazu gehören:

- automatische Geschwindigkeitskalibrierung aller Lokomotiven,
- Kollisionsvermeidung mit viel mehr Zügen, als ich manuell steuern könnte,
- halb- und vollautomatische Zugsteuerung von Block zu Block,
- elektrische Lokomotiven können mit Oberleitung und Stromabnehmer betrieben werden
- Mischung aus analog und digital gesteuerten Lokomotiven auf der gleichen Anlage,
- sehr schöne Beleuchtung der analogen Lokomotiven, auch bei niedriger Geschwindigkeit,
- sehr schöne Rampensteuerung für die Geschwindigkeit (auch für analoge Lokomotiven) und
- korrekte Spannungssteuerung für die Lokomotiven und höhere Spannungssteuerung der Schaltelemente ( $\leq 12$  V für Spur-Z-Lokomotiven,  $\sim 16$  V für die Schaltelemente wie Signale, Gleisschalter, Weichen usw.).

#### Was ist Dinamo?

Dinamo steht für Digital-Interface-Netzwerk für analoge Modellbahnen. Sein Hersteller ist VPEB.

Dieses Zugsteuerungssystem bietet die Möglichkeit, analoge und digitale Modelle zeitgleich auf derselben Anlage zu betreiben. Dazu wird diese in elektrisch getrennte Blöcke aufgeteilt, die einzeln vom Programm angesteuert werden können.

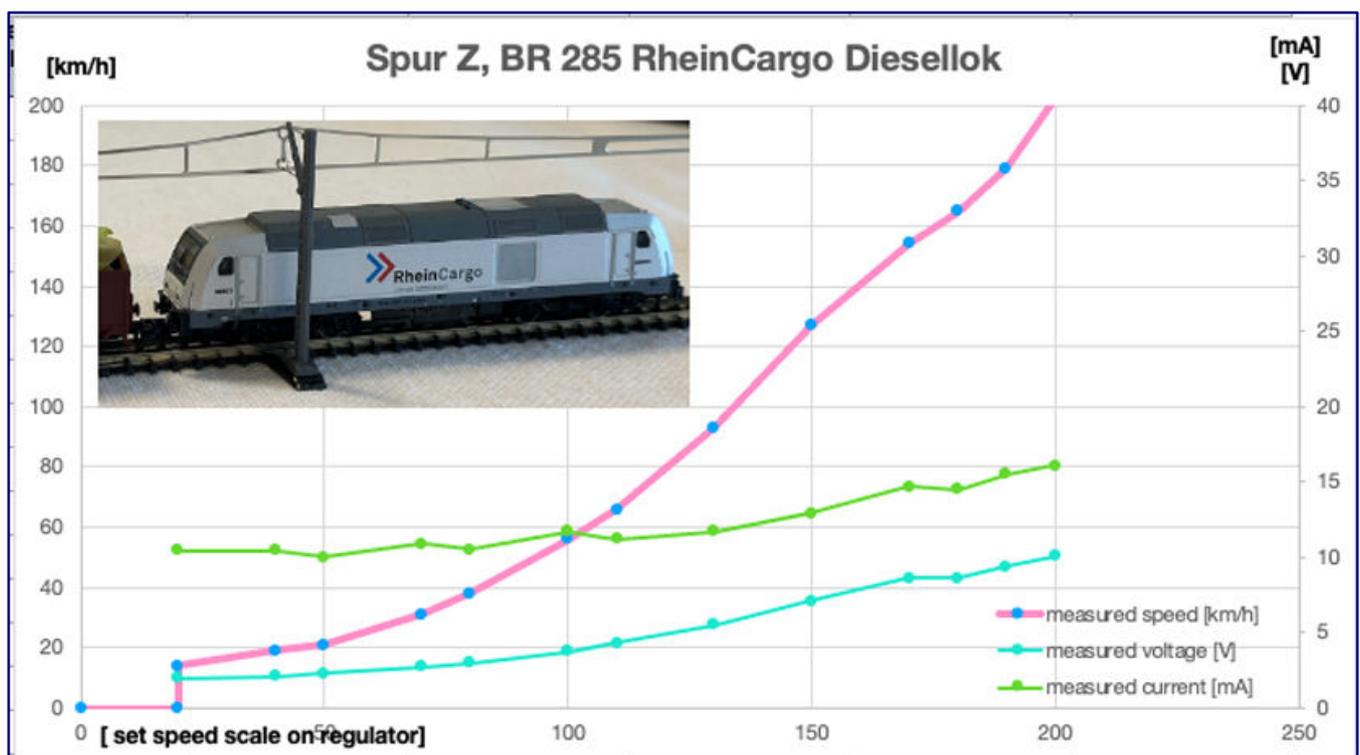
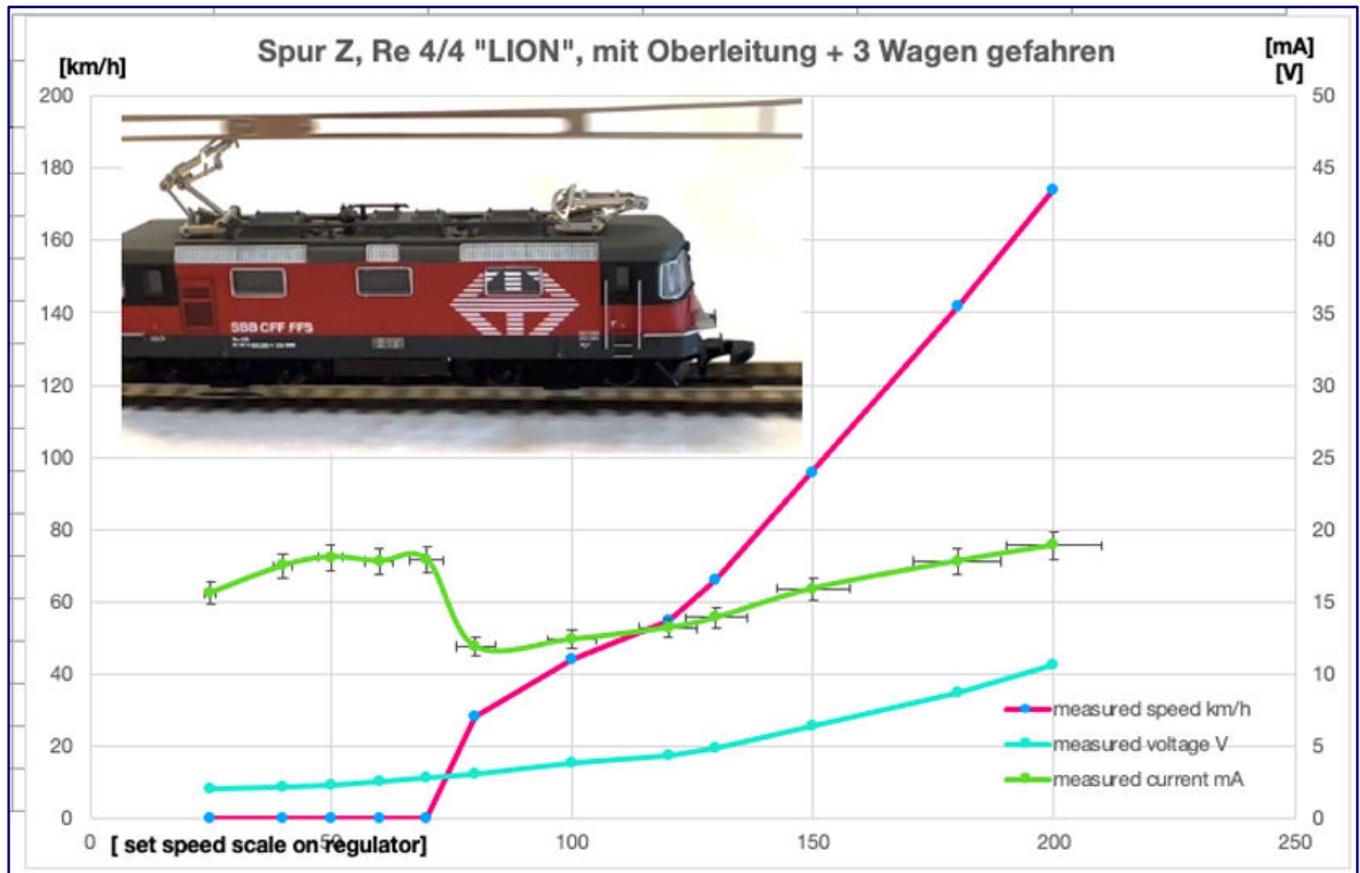
Befindet sich in einem Block eine analoge Lok, erhält sie von Dinamo analoge Gleichspannung mit Pulsweitenmodulation. Digitale Fahrzeuge hingegen werden über ein DCC-Signal angesprochen. Ausgelegt ist das System auf die Zweileiter-Gleichstromtechnik, wie sie auch bei der Spur Z genutzt wird.

## Mein erstes Fazit

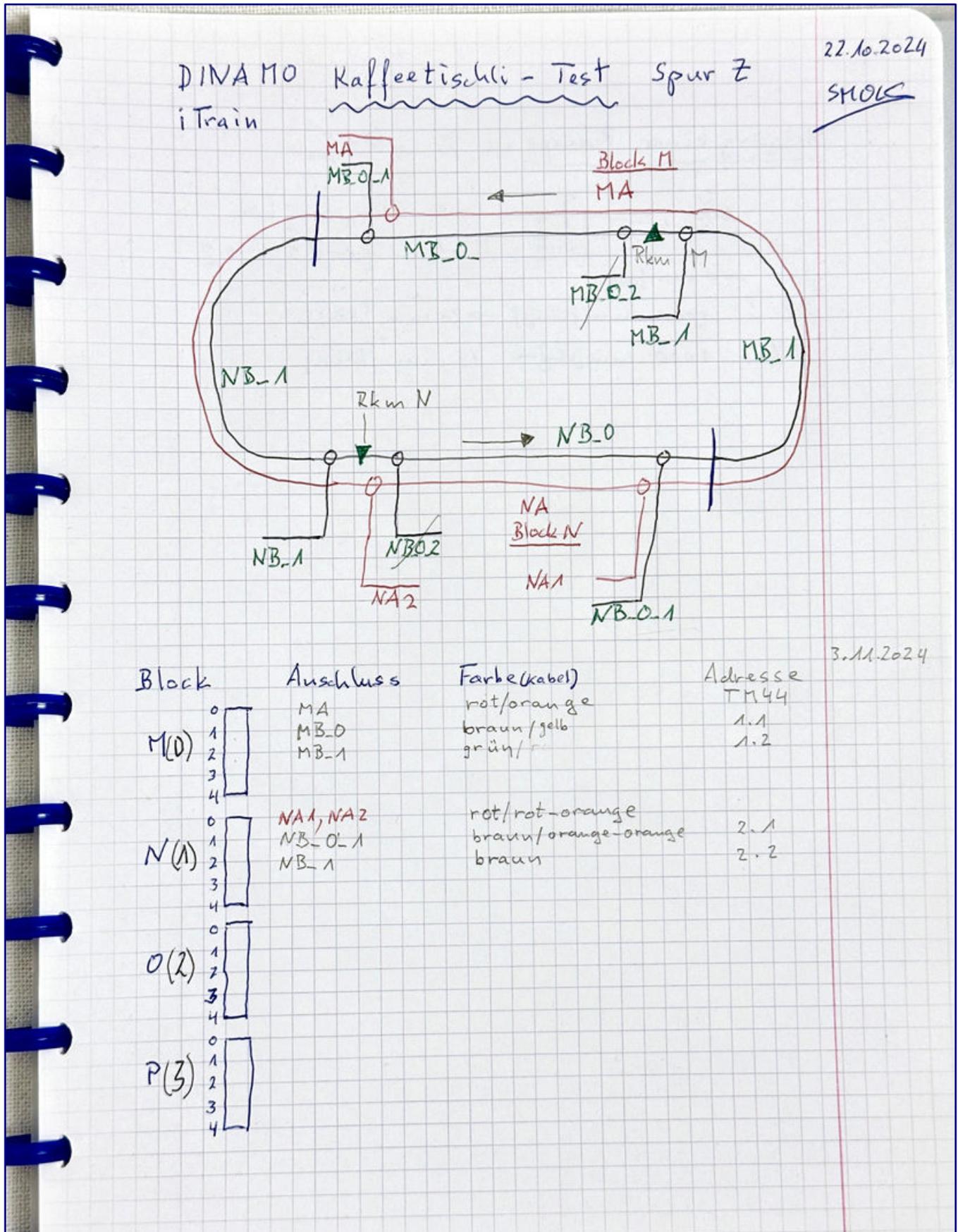
Mein erstes Fazit und Urteil über diese Kombination sind sehr positiv. Das Konzept funktioniert super und sehr überzeugend. Alle Lokomotiven laufen besser, ruhiger und mit schön leuchtenden Lampen (dank PWM und HFI von Dinamo). Zudem laufen sie besser als mit einem Märklin-Regler.

Inzwischen habe ich eine Volllizenz von iTrain bestellt und werde bald mehr Dinamo-Module und Spur-Z-Lokomotiven brauchen. Meinen Dank aussprechen möchte ich an dieser Stelle Christian Barmettler

vom Bähnli-Shop (Olten) sowie Leon van Perlo von der Dinamo-User-Seite. Zeigen möchte ich nun die „Fingerabdrücke“ der analogen Lokomotive:



Und so schaut das Anschlussschema von Dinamo für mein Kaffeetisch-Testoval in Spur Z aus:



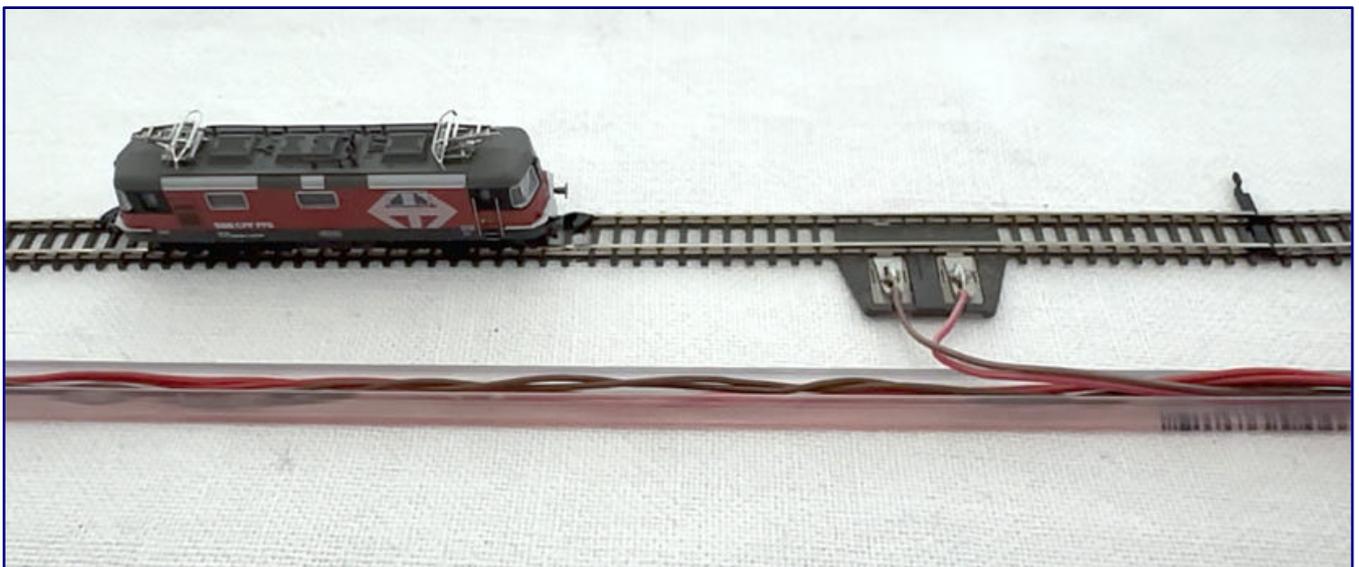
## Vermeidbare Fehler

Wie so vieles im Leben verlief auch mein Aufbau nicht ohne Fehler. Ich möchte sie hier deshalb aufführen und erläutern, wie sie zu vermeiden sind:

- Die Lokomotive startet nicht.

Wenn ich die Lokomotive Re 420 „LION“ aufs Gleis setze, meldet der entsprechende Rückmelder dies sofort. Die Lokomotive (88595) ist ganz neu. Mit dem Märklin-Regler funktioniert sie sehr gut, sowohl bei Stromaufnahme aus beiden Schienen als auch über den Stromabnehmer.

Von diesem Typ habe ich drei Modelle. Sie fahren nicht los, wenn ich den Schieberegler im Programm iTrain im manuellen, halbautomatischen oder automatischen Betrieb auf einen Geschwindigkeitswert einstelle.



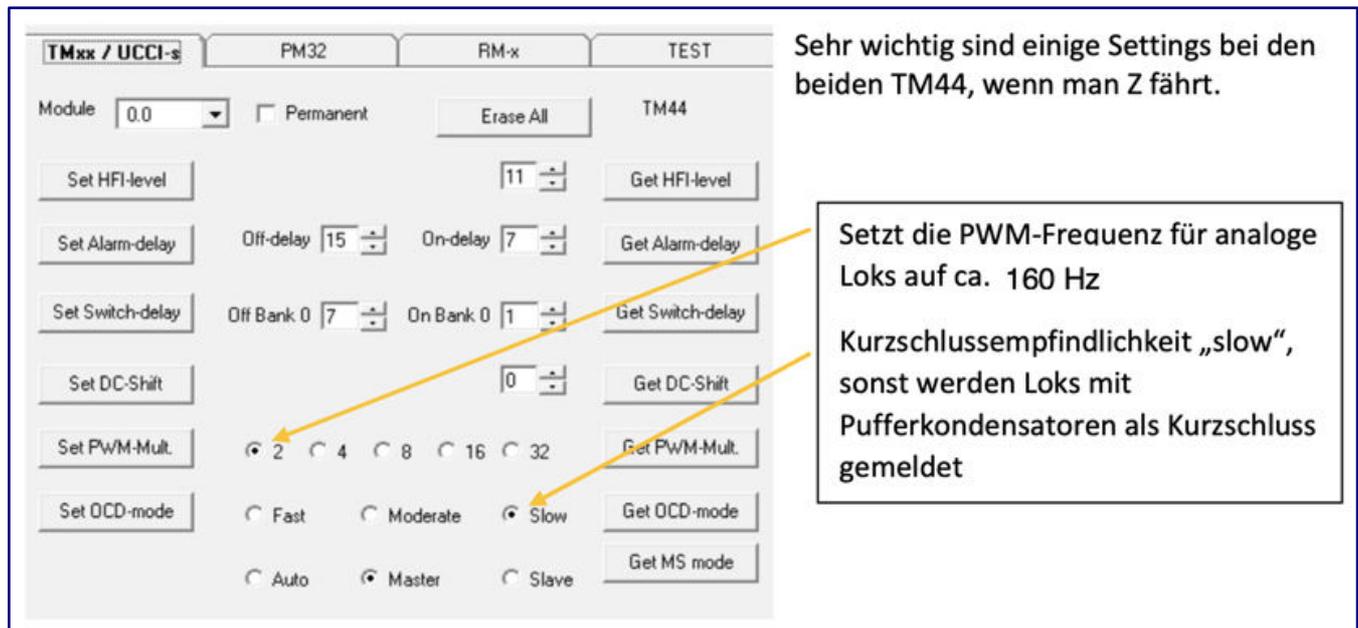
**Die Re 420 „LION“ wurde aufs Gleis gesetzt und sofort vom Rückmelder erkannt. Aber warum lässt sie sich über die Dinamo-Konfiguration nicht in Bewegung setzen?**

Die zwei anderen Modelle (BR 285 „Rheincargo“ und die Re 460 „Relax“ fahren perfekt und lassen sich auch sehr genau nach dem eingestellten Geschwindigkeitswert auf dem Regler steuern (vorwärts und rückwärts).

Die Modelle wurden zunächst nur analog in Betrieb genommen. Das HFI-Signal (High Frequency Illumination) wurde ausgeschaltet und wieder eingeschaltet (Level 0 bzw. 12). Ich stellte keinen Unterschied fest. Auf dem TM44 (eine Programmeinstellung; Anm. d. Red.) wurden erstmals nur die Abgänge 1.1, 1.2 und 2.1, 2.2 benutzt.

Das Dinamo-Train-Control-System ist eine sehr raffinierte Modellbahnsteuerung und hat viele Funktionen, die die Anlage auch sicherer machen. Eines der wichtigsten Systeme oder Konzepte ist das OCD-System, das überprüft, ob ein Kurzschlussstrom vorliegt (OCD = Over Current Detection). Das System ist sehr schnell und schützt auch bei großen H0-Anlagen jeden Block einzeln.

Bei den kleinen Spur-Z-Lokomotiven, die mit einem Energiepufferkondensator ausgerüstet sind, passiert es, dass beim Anfahren erst der Kondensator geladen wird. Da dies kurzfristig ein sehr hoher Strom sein kann, schaltet das OCD die Spannung sofort ab.



Sehr wichtig sind einige Settings bei den beiden TM44, wenn man Z fährt.

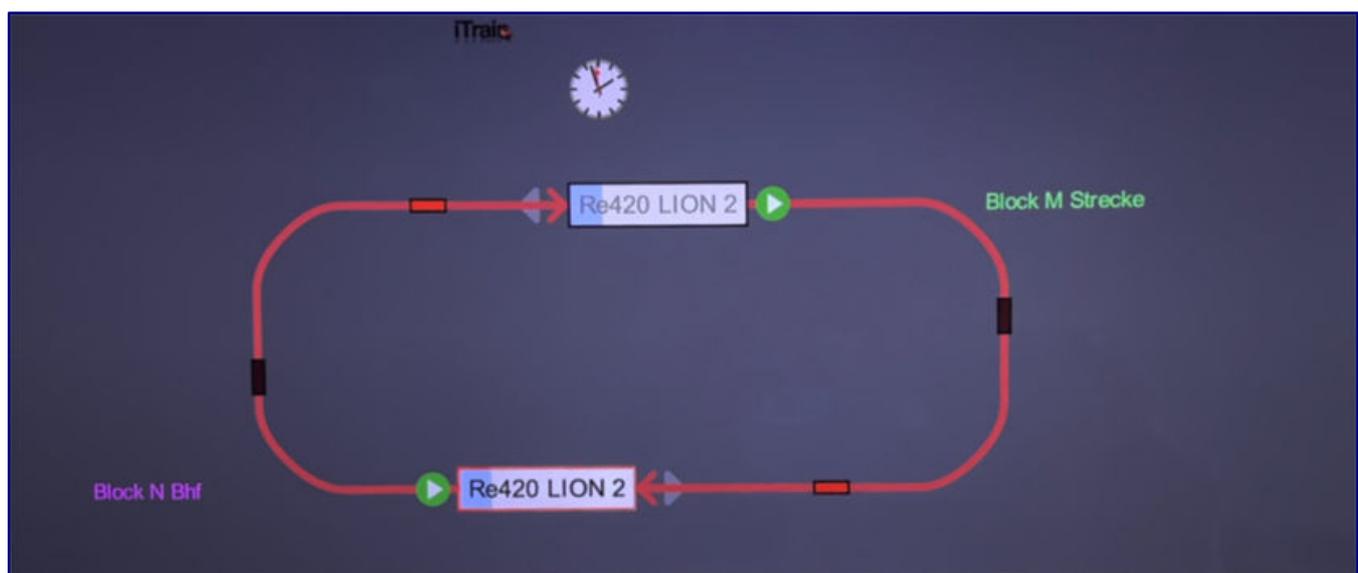
Setzt die PWM-Frequenz für analoge Loks auf ca. 160 Hz

Kurzschlussempfindlichkeit „slow“, sonst werden Loks mit Pufferkondensatoren als Kurzschluss gemeldet

Die Fehlersuche fokussierte sich zunächst auf die Einstellungen für die PWM-Frequenz, als Lösung stellte sich aber das Ändern des OCD-Modus auf „Langsam“ („Slow“) heraus.

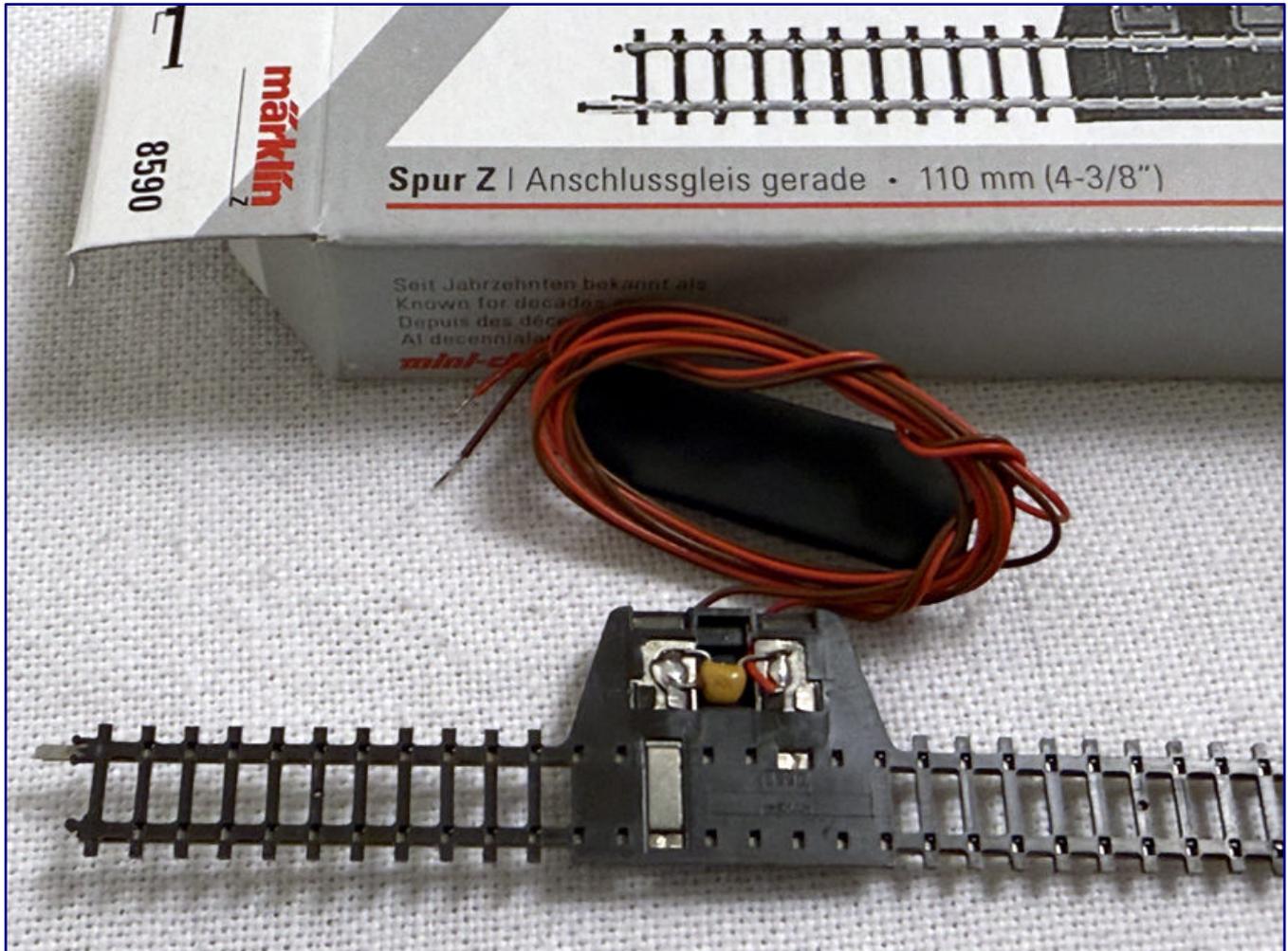
Das Problem kann leicht gelöst werden, wenn die Reaktionszeit des OCD-Systems auf „slow“ eingestellt wird. Die Grundeinstellung des TM44/RM-C wurde für den Analogbetrieb mit Spur Z folgendermaßen eingestellt: Dies kann mit dem Programm DinamoNewConfig.exe durchgeführt werden. Im Allgemeinen wird mein System aus iTrain / Dinamo per MacOS betrieben.

- Geisterzug, der Rückmelder zeigt falsch an.  
Der Rückmelder MB\_0 zeigt eine Besetztmeldung, wenn die Lok im Block NB\_0 fährt. Dies passiert aber nur in Fahrt (mit Spannung). Im Stillstand oder wenn ich die Lok von Hand durchschiebe, zeigen alle Rückmelder korrekt an und zwar auf dem Bildschirm und dem Rückmeldemonitor.



Dieselbe Lok erscheint zwei Mal auf dem Bildschirm und belegt angeblich zwei Blöcke. Zunächst ist die Fehlerursache unklar.

Die Lok - hier eine Re 420 „LION“ - fährt in Block NB\_0, was auch richtig angezeigt wird, allerdings spricht der Rückmelder MB\_0 auch an. Dies ist falsch, passiert aber nur in Fahrt. Wenn die Lok im Block NB\_0 gestoppt wird, erlischt der Rückmelder MB\_0 sofort; der Rückmelder NB\_0 hingegen nicht, was ja auch korrekt ist, denn die Lok steht dort.



Als Ursache entpuppte sich der Entstörkondensator des Märklin-Anschlussgleises 8590, der auf der Gleisunterseite verbaut ist.

Mit dieser Falschmeldung des Rückmelders kann kein Automatikbetrieb eingerichtet werden und es kann auch keine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt werden. Daher suche ich auch hierfür nach der Lösung.

In allen Handbüchern wird vorgeschlagen, die Entstörkondensatoren im Digitalbetrieb zu entfernen. Diese (im schwarzen Schrumpfschlauch) hatte ich auch bei den Märklin-Anschlussgleisen (8590) entfernt.

Allerdings hatte ich übersehen, dass ein zweiter Kondensator zwischen den Gleisen unter den Schwellen angeschweißt war. Nachdem ich diesen aus allen Anschlussgleisen entfernt hatte, waren die „Geisterzüge“ verschwunden und alle Rückmelder funktionierten korrekt.

Die technische Erklärung dazu: Das Dinamo-System steuert die analogen Lokomotiven mit einer PWM-Frequenz von ca. 160 Hz. Für diese Frequenz war der Kondensator eine Last und wurde falsch als (Geister-)Lokomotive erkannt.



Nach dem Entfernen des Kondensators erlischt die Falschmeldung in der Steuerung und der Automatikbetrieb kann eingerichtet werden.

Alle Fotos und Abbildungen: Sandro M.O.L. Schneider

**Weiterführende Seiten:**  
• <https://www.baehni-shop.ch>  
• <https://www.dinamousers.net>  
• <https://www.vpeb.nl/index.php/english/home/>

## Baureihe 250/155 erstmals im Portrait **Die Energiecontainer der DR**

**Die spätere Baureihe 155, wegen ihres kantigen und schnörkellosen Aussehens gern als Strom- oder Energiecontainer bezeichnet, wurde nie zu einer Paradelok, die im Fokus von werblichen Präsentationen oder unter besonderem Augenmerk der Eisenbahnfreunde stand. Erst als sie sich mehr und mehr von der Schiene verabschiedeten, rückten sie gesamtdeutsch ins Blickfeld. Nur erhalten sie auch ein literarisches Denkmal.**

Hans Sölch | Michael Fuhry  
Der Lok-Vogel Sonderausgabe Nr. 19  
Die Baureihe 250/155 – 50 Jahre im Einsatz

Xyania Internet-Verlag Hans Sölch  
Rosenheim 2024

Broschüre mit Klebebindung  
Format 21,0 x 29,7 cm  
100 Seiten mit über 180 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-961-65155-9  
ISSN 1862-9415  
Preis 14,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder bei ausgewählten Buchhändlern

Im letzten Jahr feierte eine wichtige DR-Konstruktion ihr 50. Einsatzjubiläum. Die Baureihe 250, ab 1992 bundeseinheitlich als 155 geführt, wurde mehr als eine modernere Nachfolgerin der „Eisen-schweine“ (Baureihe E 94 / 254 in Diensten der DR).



Als die Staatsführung der DDR angesichts steigender Rohölpreise auch zwischen sozialistischen Staaten von ihrem Plan der Verdieselung Abstand nahm und stattdessen die Elektrifizierung verstärkt vorantrieb, ergab sich perspektivisch ein erhöhter Bedarf an leistungsstarken und modernen Elektrolokomotiven.

Die Drehstromtechnik, die sich im Westen kurz vor dem Durchbruch befand, war für die DDR aber noch längst keine Option. So lief es auf eine konventionelle Lok hinaus, die möglichst wenig Überraschungen bieten und auch dank bewährter Komponenten und beherrschter Technik zuverlässig ihren Dienst absolvieren sollte.

So beerbte die schließlich als Baureihe 250 bezeichnete Neukonstruktion die deutschen Krokodile, schlug nach E 11 und E 42 ein neues Kapitel auf und wurde auch die technische Basis für die zehn Jahre später folgenden Baureihen 212 / 243.

Technisch erfüllten die Maschinen die in sie gesetzten Erwartungen. Sie ersparten der DR Doppeltraktionen und setzten anderswo gebrauchte Maschinen frei, konnten sich sogar im Reisezugdienst der Reichsbahn bewähren, weil die Streckenhöchstgeschwindigkeiten im maroden Netz ihnen zuarbeiteten.

Den drei Vorauslokomotiven folgten bis 1984 noch mal 270 Serienexemplare und dennoch gab es kaum Feierlichkeiten oder Veröffentlichungen, die sich mit dieser Baureihe auseinandersetzten. Hans Sölch und Michael Fuhry wollten das ändern und widmeten den Lokomotiven ihre zweite Zusammenarbeit (siehe auch Rezension in **Trainini®** 2/2024).

Gemeinsam arbeiten sie die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte der schweren Güterzuglokreihe auf. Nach einer einleitenden Fotostrecke erfahren wir zunächst einiges über die besonderen Rahmenbedingungen in der früheren DDR.

Sie beginnen dieses Teil mit einem historischen Rückblick und der Situation nach Ende des Zweiten Weltkriegs. Demontagen als Reparationsleistungen schwächten die Infrastruktur des „Bruderstaats“ und ließen ihn nur schwer wieder auf die Beine kommen.

Erklärt wird, warum und wie sich das Neubauprogramm ans Aufarbeiten altgedienter Baureihen anschloss und schließlich über das Ziel einer schweren Mehrzwecklok zu dieser schweren Güterzuglok führte.

Die Technik der Ellok wird anschließend ausführlich und verständlich beschrieben. Anschaulich erfahren wir, wie bewährte Technik weiterentwickelt und hier verwendet wurde, welche Änderungen an den Serienmaschinen vorgenommen wurden und wie die finale Lösung dann aussah.

Immerhin wollte sich der ostdeutsche Lokomotivbau auch international mit dieser Maschine präsentieren und hoffte auf Exportaufträge. Immerhin wurde die Baureihe 1979 auch auf der Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg gezeigt. Eingebunden ist dies in die Betriebsgeschichte bei der DR bis kurz vor der Wende.

Daran schließt sich ein Kapitel über die dort vorhandenen Lackierungen an, was nachfolgend mit den späteren Lackierungen wiederholt wird. Gemein ist all diesen Kapiteln, dass die Varianten im bordeaux- und oleanderroten, orientroten und auch verkehrsroten Anstrich ausführlich beschrieben werden. Auch Besonderheiten werden hier herausgearbeitet.

Ausführliche Statistiken zur Beheimatung und Bestandsverteilung bilden einen Kern der Betriebsgeschichte, die einen zeitlichen Schwerpunkt bei der Deutschen Bahn AG hat, aber die in private Hände gelangten Vertreterinnen nicht ausschließt. Auch der Schweiz-Einsatz einer in Deutschland aufgabenlos abgestellter Maschine findet Erwähnung.

So spannt dieses Sonderheft einen Bogen von den ersten Planungen bis in die Gegenwart – mehr als die fünfzig Jahre reiner Betriebsgeschichte. Über 180 vielfach bislang unveröffentlichter Aufnahmen schmücken die Texte bildlich aus. Sie umfassen alle Einsatzjahrzehnte und werden von uns zu einem großen Teil der Akribie von Michael Fuhry zugeschrieben, der hierfür sprichwörtlich brennt.

So halten wir in der Gesamtbetrachtung fest, dass hier nicht nur anlässlich eines Jubiläums ein Werk zum Erinnern an diese Baureihe geschaffen wurde. Wohl erstmals ist die gesamte Geschichte der Baureihe 250/155 zusammenfassend präsentiert worden.

Immerhin 100 Seiten voll mit Bildern, Informationen und Statistiken rund um diesen Sechssachser der Deutschen Reichsbahn sprechen eine deutliche Sprache. Gewiss werden sie dazu beitragen, dass der Wunsch nach zeitgemäßen Modellen für alle Zetties nun weiter zunimmt.

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

## Das Ausbessern der Dampflokomotiven Einblicke in alte Zeiten

**Historische Aufsätze über Lokomotiven und deren Technik finden wir zuhauf. Auch Geschichten aus dem Betriebsdienst wurden als Anekdoten gern aufgezeichnet. Was oft unterzugehen droht, ist der betriebliche Alltag vergangener Jahrzehnte. Die vorliegende Wiederauflage von Transpress stellt alles zusammen, was das Ausbessern von Dampflokomotiven im Bw und RAW vor sechzig Jahren ausmachte und prägte.**

Walter Weikelt / Manfred Teufel  
Die Technologie der Ausbesserung der Dampflokomotiven  
Nachdruck der 1. Auflage von 1962

Transpress Verlag  
Stuttgart 2024

Taschenbuch  
Format 17,0 x 24,0 cm  
244 Seiten mit 150 S/W-Bildern

ISBN 978-3-613-71728-2  
Best.-Nr. 71728  
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Mit dem vorliegenden Buch setzt Transpress seine Reihe „Classics“ fort, in der seit langer Zeit vergriffene und wiederholt nachgefragte Titel unverändert wiederaufgelegt werden. Auch der vorliegende Band hat seine Wurzeln im Jahr 1962 und kommt nach über sechzig Jahren jetzt als Nachdruck zurück in den Handel.



Verfasst hatten ihn damals Walter Weikert und Manfred Teufel, der auch durch andere Publikationen in Erscheinung trat, als Bedienstete der Reichsbahn im Auftrag des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR. Verlegt wurde es auch damals von Transpress, in der DDR ein volkseigener Betrieb (VEB).

Im Vorwort lesen wir, für wen das Werk bestimmt war, nämlich „in erster Linie für die Studierenden und die jüngeren Ingenieure und Techniker des Werkstätten- und Betriebsmaschinenendienstes (...), aber auch der erfahrene Fachmann findet darin manches, was ihm für seine Arbeit nützlich sein wird.“

Auch wenn die Autoren selbst betonen, dass keine Dampflokomotiven mehr gebaut würden und ihre Zeit absehbar zu Ende ginge, hielten sie ebenso Folgendes fest: „Die Dampflokomotiven stellen in ihrer Gesamtheit ein enorm hohes Volksvermögen dar, das es gilt, sorgsam zu erhalten und zu pflegen.“

War das ein offenes Eingeständnis, dass den letzten Vertreterinnen im „real existierenden Sozialismus“ noch mehr als zwanzig Betriebsjahre bevorstehen sollten? Keine Frage, diese Fibel fand noch lange Zeit ihren Platz in den Dienstzimmern der DR.

Heute sind es wohl eher Museumsbahnen und an Technikgeschichte Interessierte, die hier nachschlagen. Möchte der eine nur geschichtliche Aspekte nachvollziehen und verstehen, ist es für andere eine Anleitung, um einen musealen Schatz möglichst lange betriebsfähig zu halten.

Wurde es in den sechziger Jahren noch gelehrt und vom Personal gelernt, ist das Ausbessern von Dampflokomotiven heute schon fast ein Buch mit sieben Siegeln. Hier ist aber das gesammelte Wissen

über die Reparatur und Instandhaltung von Dampflokomotiven zusammengefasst – im Ausbesserungs- wie auch im Betriebswerk.

Mag das Beschriebene auch eng an der DR ausgerichtet sein, die sicher weniger streng betriebswirtschaftlich agierte als die Bundesbahn im Westen, so handelt es sich trotzdem um einen Klassiker der Eisenbahnfachliteratur.

Das gesammelte Wissen über Reparatur und Instandhaltung der Maschinen ist hier niedergeschrieben. Es betrachtet die geschichtliche Entwicklung, gibt eine allgemeine Übersicht über die Erhaltungswirtschaft sowie die Organisation und Gestaltung der Werkstätten.

Danach betrachten die Autoren Arbeitsprozesse und konkrete Tätigkeiten im Rahmen von Ausbesserungen. Der Wert für Museumsbahner erschließt sich vor allem aus dem Überblick der Fristarbeiten im Bw.

Nicht alles ist politisch ungefärbt, wie wir es aus der DDR-Propaganda nicht anders kennen. Aber das Verherrlichen und Verklären der sozialistischen Mangelwirtschaft findet hier relativ wenig Raum, denn die Technologie steht klar im Vordergrund: Es ist ein Arbeitsbuch und Nachschlagewerk zugleich, kein Erziehungsratgeber für politische Ideologie.

Seine Eigenschaft als Ausbildungslektüre über Ausbesserungstechniken an der Dampflokomotive erklärt aber die leichten Einfärbungen, auf die wir der Vollständigkeit wegen auch hingewiesen haben. In Summe sind wir froh, dass Transpress auch diese Lektüre wieder verfügbar gemacht hat.

Sie archiviert historisches Wissen, das nachfolgenden Generationen vieles verdeutlichen wird, das sie nicht ansatzweise kennen lernen konnten. Und es bewahrt auch ein Stück deutscher Geschichte, die irgendwann wieder so weit verschmolzen sein wird, dass unvorstellbar ist, wie zwei Staaten parallel und voneinander abgeschottet existieren konnten.

Verlagsseiten:

<https://motorbuch-versand.de>

So war die On traXs 2025

## Besonders außergewöhnlich

*Langjährige Freunde der Modellbahnausstellung On traXs im niederländischen „Het Spoorwegmuseum“ lassen freiwillig keinen Besuch aus. Das liegt an der Qualität der gezeigten Exponate, aber auch der außergewöhnlichen Kulisse, in der sie präsentiert werden. Auch wenn 2025 keine Spur-Z-Anlage antreten durfte, haben wir einen Rundgang gemacht und einige Eindrücke eingefangen.*

Jedes Jahr im März ist es wieder soweit und die On traXs ruft Modellbahnfreunde zumindest aus Zentraleuropa ins holländische Utrecht. Das war auch vom 14. bis 16. März 2025 nicht anders und Massen an Menschen standen jeden Morgen vor dem Eingang des früheren Bahnhofs Maliebaanstation Schlange.



Vorfürhrungen mit Erläuterungen, wie hier des mechanischen Stellwerks, sind neben kleineren „Erlebnisreisen“ ein Herzstück des Eisenbahnmuseums in Utrecht.

Aus Ostwestfalen-Lippe war sogar wieder ein Reisebus voller Besucher vorgefahren, was wohl besonders deutlich macht, welche Begeisterung diese Veranstaltung zu wecken vermag. Mag es Kritiker geben, denen es zu elitär erscheint, sich nicht für diese Ausstellung bewerben zu können, sondern ausgewählt und eingeladen zu werden, so gehört dies zum Konzept und Qualitätsanspruch.

Zumindest uns scheinen die Ansprüche an gezeigte Anlagen klar. Neben einem – zugegeben hohen – Mindestanspruch an die Landschaftsgestaltung sind dies vor allem ein Hintergrund, eine eigene Beleuchtung und das Abschirmen gegen Umgebungslicht. Das führt beispielsweise zum Bevorzugen von Guckkästen. Ein Grund dafür sind die räumlichen und Lichtverhältnisse im Museum, um den Gästen ein ungestörtes Erlebnis zu bieten.

Genau das ist das Herz dieses Museums, das seinem kulturellen und bildenden Auftrag in wahrhaft außergewöhnlicher Weise nachkommt. Hier steht das Erlebnis im Vordergrund, Geschichte wird eher beiläufig in lebendiger Weise vermittelt und nicht mit angestaubten Exponaten aus dem Archiv.



**Auch das Betrachten einiger Exponate aus außergewöhnlichen Perspektiven macht einen Besuch in Utrecht zu einem besonderen Erlebnis.**

So gehören Themenwelten und auch ein Theater zu den Bereichen des Museums. Auch eine virtuelle Achterbahnfahrt wird für eine Reise durch die Geschichte der Eisenbahn genutzt und mit ihrer möglichen Zukunft verknüpft. Bei klassischen Geisterbahnen haben sich die Organisatoren bedient, um Besucher durch ein Ausbesserungswerk zu fahren und die harte körperliche Arbeit vergangener Zeiten anschaulich zu machen.

Weitere Exponate lassen sich auch aus teils ungewöhnlichen Perspektiven erleben. Mal schauen wir einer Ellok aufs Dach, ein anderes Mal betrachten wir eine Dampflokomotive von unten. Mechanisches Stellwerk wird durch Vorführungen verständlich gemacht und dabei ausführlich erklärt. Aber auch Modelle haben ihren Platz unter dem Gezeigten.

weiter auf Seite 38



**Bild oben:**  
Die gezeigten Anlagen stehen zwischen oder in der Nähe von Vorbildexponaten und sind auf diese Weise in die einmalige Atmosphäre einbezogen.

**Bild unten:**  
Auch das „Team Mitropa“ folgt dem lebendigen Museumskonzept. Sie finden während der gesamten Ausstellungszeit immer verschiedene Modellbauvorführungen statt, zu denen die Besucher auch ihre Fragen stellen dürfen.

Spätestens da ergäbe sich eine Brücke zur Modellbahnausstellung, die alljährlich im März hier stattfindet. Als organisierender Partner ist dafür das Modellbaukollektiv Mitropa mit im Boot. Dessen Vertreter halten zwölf Monate lang Ausschau nach geeigneten Anlagen, die noch nicht in der Region zu sehen waren. Werden sie fündig, erfolgt eine Einladung zur nächsten On traXs, die wohl niemand ohne Grund ablehnen wird.

2017 war zum ersten Mal auch eine Spur-Z-Anlage dabei, danach gab es zwei weitere Vertreter. In diesem Jahr war unser Maßstab nicht unter dem Gezeigten vertreten, was uns aber nicht von einem Besuch abhielt.



Auch verschiedene kleine und große Hersteller sind zur On traXs mit Ständen und ihrem Programm präsent. Hier sehen wir beispielsweise Märklin (hinten) und RTS (vorne).

Auch einige Hersteller sind hier direkt oder durch ihren Auslandsvertrieb präsent. Darunter sind Märklin und Noch als große Anbieter, aber auch Firmen wie Artitec, Life Color, MBR, RTS oder Yamorc – teilweise eben auch für unsere Spurweite wichtig. Erstmals wieder dabei war auch Joswood mit seinen Laserschnittbausätzen.

Eine Freude war es, die vielen Anlagen unterschiedlicher Maßstäbe und Motive zu sehen. Eine persönliche Auswahl haben wir auch fotografiert oder gefilmt, leider waren alle drei Sieger der Publikumswahl nicht darunter.

Ein Volltreffer war aber die Anlage, die von den abstimmenden Kindern zum Sieger gewählt wurde: Die Rhätische Bahn Madiro von Diger Rossel (NL) traf auch unseren Geschmack, vor allen wegen der schönen Alpenlandschaft, in der die roten Züge der RhB erst richtig ihre Wirkung entfalten.

weiter auf Seite 41



Die Rhätische Bahn Madiro von Diger Rossel (Bild oben) war der Favorit der Kinderwahl, wusste Erwachsene aber gleichermaßen anzusprechen. „Mediterranean Story“ von Peter de Nijs (Bild unten) lud die Besucher derweil nach Italien ein.



„Am Ende der Strecke“ von Frank Groenheiden (Bild oben) und „Rue de Étoiles“ von Michael Kohler (Bild unten).

„Mediterranean Story“ von Peter de Nijs (NL) erzählte in der Spur N aus Italien und verknüpfte Motive aus Lucca in der Toskana mit traumhafter Küstenatmosphäre. „Am Ende der Strecke“ befand sich in der Nenngröße H0 bei Frank Groenheiden (NL) ein kleiner Bahnhof, in der der Schienenbus hält. Hauptblickfang war am anderen Ende der Anlage allerdings ein Fabrikareal, in dem stark patinierte Güterwagen von einer Werkslok verschoben wurden.

Als Straße der Sterne haben wir den Anlagentitel „Rue de Étoiles“ von Michael Kohler (CH) zu übersetzen. Sein winziges Exponat entführte uns in eine französische Kleinstadt der fünfziger oder sechziger Jahre. Untermalt von einem Chanson fahren dort ein Citroën und Radfahrer durch die Straßen. Die Eisenbahnbrücke im Hintergrund wird von einem SNCF-Dieseltriebwagen überquert. Regelmäßig wechselt mit der Tageszeit auch die Stimmung auf dem Schaustück.



Bimmelbahner Jens Petermann präsentierte seinen „Bahnhof Dorfchemnitz b. Sayda“ im Maßstab 1:87 auf sächsischer Schmalspur.

Vertreten waren auch die Bimmelbahner um Jens Petermann (D). Dieser war selbst mit dem „Bahnhof Dorfchemnitz b. Sayda“ angetreten. Im Maßstab 1:87 vermittelte auch sie, wie ihre Vorgänger an gleicher Stelle, sächsischen Schmalspurbetrieb im Maßstab 1:87.

„Wiesenberg“ von Jörg Krause (D) hatte in gleicher Baugröße auf Normalspur die große Zeit der DR in der früheren DDR zum Thema gemacht. Im ländlich geprägten Ort verknüpfen sich Nebenbahnbetrieb und Buslinien, werden noch Dampflokomotiven versorgt oder über Nacht abgestellt und nur wenige Meter weiter auch landwirtschaftliche Produkte sowie Vieh umgeschlagen.

Den Wagenzustellverkehr der Bundesbahn zur Vorlage genommen hatten Alexander Lösch und Frank Mäule (D). Mit der Spur 1 zeigten sie den „Restbetrieb in die Filiale 1“, bestehend aus zwei Segmenten – jeder von beiden hatte eines dazu beigetragen.

Die historische Vorlage dazu fanden die beiden in der Nähe vom Remscheid im Bergischen Land, wie uns Alexander Lösch in einem Gespräch verriet. In Folge 38 von **Trainini TV** ist es in voller Länge zu



Am Bahnhof „Wiesenberg“ von Jörg Krause beobachten wir gefährliche Fensterputzszenen, während der DR-Betrieb ganz normal läuft.

erleben. Darin spricht der langjährige On-traXs-Teilnehmer auch darüber, was diese Veranstaltung aus Ausstellersicht so besonders macht und sie Menschen zusammenbringt.



Zwischendurch ist Luft schnappen angesagt. Auf dem Außengelände finden wir auch einen sogenannten Koploper der Reihe 4000.



„Keine Panik bei Lindenberg“ lautet der Name des linken Anlagenteils von „Restbetrieb in die Filiale 1“. Alexander Lösch hat ihn gebaut.

Tatsächlich ist es ebenso einmalig, wie in den Benelux-Ländern die persönlichen Kontakte geschaffen und gepflegt werden, um internationale Freundschaften zu erzeugen.

Auch die Besucher werden hier schnell „hereingesogen“, wenn sie Fragen haben und in tiefere Gespräche kommen.

Wie vielleicht bei keiner anderen Ausstellung, zählen hier eben neben den Exponaten auch die Menschen, die den fachlichen Austausch brauchen und suchen. Berührungsängste oder Vorbehalte scheint es da nicht zu geben, wie wir oft hören und auch selbst erleben.

So freuen wir uns schon jetzt auf die nächste Auflage im Jahr 2026. Sie wurde bereits auf den 20. bis 22. März terminiert. Wenn es so weit ist, dann fährt gewiss nicht nur wieder ein Reisebus aus Ostwestfalen-Lippe vor – auch wir werden mit einer Delegation gewiss wieder vor Ort sein.



Den rechten Anlagenteil markiert der „BÜ Schüttendelle“ von Frank Mäule.

Wenn dann auch eine Spur-Z-Anlage zu sehen sein sollte, lohnt sich diese Anfahrt von rund 200 km umso mehr. Wir bleiben gespannt.

**Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz und Trainini TV mit Folge 38:**

<https://artitec.nl>

<https://www.elita-shop.de>

<http://www.joswood-gmbh.de>

<https://www.maerklin.de>

<https://mbrmodel.eu>

<https://www.noch.de>

<https://www.rts-greenkeeper.de>

<http://yamorc.de>

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

# 1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz  
für die Spur Z

## Archistories 706241 - "Kohlenhandlung Schneider" 1



Abmessungen:

- Haus (max.): 101 x 38 x 51 mm (L x B x H)
- Mauer: (in Segmenten): 102 x 14,5 mm (L x B x H)
- Einfahrtstor: 38 x 29 mm (L x B x H)
- Kohlenbansen 63 x 15 x 11 mm (L x B x H)

**59€**

## Archistories 707241 - "Kohlenhandlung Schneider" 2



Abmessungen:

- Lagerhalle: 82 x 51 x 41 mm (L x B x H)
- Drehkran: 31 x 28 x 45 mm (L x B x H)
- Wiegeplatte: 34 x 17 x 1 mm (L x B x H)
- Waagebude: 16 x 14 x 12 mm (L x B x H)

**59€**

**Beachten Sie auch unsere Angebote auf [www.1zu220.de](http://www.1zu220.de)!**

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

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

Tel.: 02994-9889 60  
Fax: 02994-9889 688  
E-Mail: [info@1zu220-shop.de](mailto:info@1zu220-shop.de)  
Internet: [www.1zu220-shop.de](http://www.1zu220-shop.de)

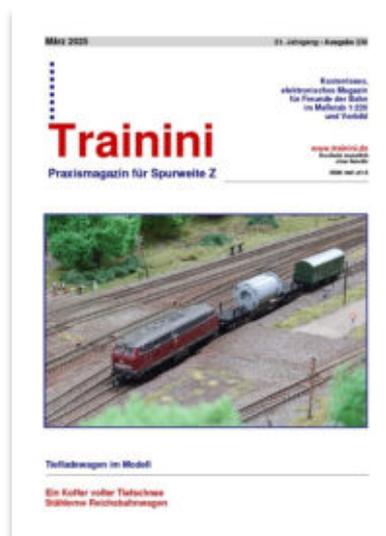
Leserbriefe und Meldungen

## 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.**

### Statt Leserbrief:

Im Berichtszeitraum dieser Ausgabe erhielten wir leider keine neuen Leserbriefe. Das soll aber nicht heißen, dass der Dialog mit Ihnen eingeschlafen wäre: Es fand sehr wohl ein Austausch statt, der in Form persönlicher Nachrichten, die nicht für die Öffentlichkeit bestimmt waren, oder auch telefonisch erfolgte.



Und schließlich bot auch die Intermodellbau eine zusätzliche Option, persönlich in Kontakt zu treten, wovon reichlich Gebrauch gemacht worden ist. So erfuhren wir von Themenwünschen, persönlichen Eindrücken und konnten Fragen zu teilweise lange zurückliegenden Bauvorschlägen beantworten.

Oft war auch der Wunsch, sich persönlich für das Erstellen und Anbieten dieses Magazins zu bedanken, ein Grund, Redaktionsmitglieder anzusprechen. Für jeden persönlichen Kontakt möchten wir uns an dieser Stelle ebenso herzlich bedanken, denn davon lebt unsere Zeitschrift.

Besonders beeindruckt hat uns, wie wichtig die Archivfunktion für **Trainini®** ist und wie groß die tatsächliche Zahl an Modellbahnern ist, die wir abseits der Spurweite Z erreichen und trotzdem in unserem Magazin wertvolle Anregungen und Ideen findet. Auch das erfreut uns sehr.

### Leserfragen zu Folge 37 auf Trainini TV:

Zur Folge 37 auf unserem Kanal **Trainini TV**, in der wir die noch nicht vollendete Anlage von Jochen Brüggemann vorstellen, gingen auf verschiedenen Wegen Fragen in der Redaktion ein. Neben Antworten unter dem Film möchten wir auch hier die wichtigsten Daten, die er uns zulieferte, zusammenfassen, um damit zu antworten.

Die Modellbahnanlage ist in L-Form gebaut und besitzt folglich zwei Zungen. Ihr gesamter Platzbedarf macht 330 x 150 cm aus. Die lange Zunge misst 330 x 75 cm, die kürzere 75 x 75 cm und verjüngt sich dabei bis auf 55 cm.

Die Länge des Hausbahnsteigs beträgt 60 cm, die des Inselbahnsteigs sogar 96 cm. Die gesamte Nutzlänge der Gleise 1 bis 6 beträgt sogar je ca. 190 cm. Zum Veranschaulichen: In der Baugröße H0 wären für diese Anlage etwa 8,34 x 3,79 m zu veranschlagen!

Auch zu den Isolationsverbindern an der Oberleitung lieferte uns Jochen Brüggemann eine Erläuterung: Die weißen und grauen Isolationsverbinder sind, wie wir schon vermuteten, aus original Märklin-Isolationsverbindern entstanden. Das Verfahren hatte er bereits um 1987 bei einem Umbau der Oberleitung auf seiner alten Anlage erprobt.

Mit einem scharfen Messer wurden dazu die beiden flächigen Flügel einer solchen Kunststoffklammer abgeschnitten, und zwar so weit, dass nur ein schmaler Streifen mit den beiden (leicht konischen) Fahrdrathaltern zurückblieb. In diesem Zustand wurde das Isolationsstück mit einer Pinzette am vorgesehenen Platz in das Quertragwerk eingeklemmt und ausgerichtet (etliche Isolationsstücke in diesem Zustand sind auch im Video sichtbar).

Waren die zu verbindenden zwei oder drei Fahrdrathstücke vorbereitet (ggf. gebogen, abgelängt, verkürzt/verlängert), hat er sie in das Quertragwerk eingefädelt, seitlich auf die Fahrdrathalter geschoben und mit einem Tropfen Sekundenkleber befestigt.



Auch zu den weißen Isolationsverbindern im Quertragwerk kamen Leserfragen, die Jochen Brüggemann beantwortet hat.

Zur Kontrolle wurde anschließend eine Ellok unter der Oberleitungsstrecke entlang geschoben, die Position des Fahrdrathes auf der Wippe des Stromabnehmers geprüft und dann, fallweise nach einer seitlichen Korrektur, der Fahrdrathalter mit einem Tropfen Sekundenkleber am Quertragwerk fixiert.

Weiter führt der Tüftler Folgendes aus: „Da bei meiner damaligen Anlage die Fahrleitung funktionsfähig bleiben sollte, habe ich mit Busch-Silberleitlack eine leitende Verbindung zwischen den verbundenen Fahrdrath-elementen hergestellt. Nach dem Durchrocknen des Silberleitlacks und einem Funktionstest habe ich diese Verbindungsstelle mit seidenmatter Revell-Farbe farblich getarnt.“

Im Bericht in **Trainini®** 10/2013 (ab Seite 10) sind auf mehreren Fotos übrigens solche Fahrleitungsverbindungen zu sehen. Auf meiner aktuellen, im Bau befindlichen Anlage fahre ich die Lokomotiven jedoch ausschließlich über Schienenstrom und verzichte auf die Funktionsfähigkeit der Oberleitung.

Das vereinfacht mir die Arbeit, spart Zeit, weil ich auf den Bau einer funktionsfähigen Fahrleitung im Schattenbahnhof verzichten kann, und erleichtert zudem die Reinigungs- und Wartungsarbeiten eben dort.“

## Ein Blick aufs Detail:

Erst in der letzten Ausgabe hatten wir den Kleinlaster Hanomag L28 1,5 t von JMC Scale Models als Neuheit vorgestellt. Inzwischen liegen uns Modelle dazu sowohl als Kastenwagen und in Ausführung Pritsche/Plane vor.



## Bild oben und links:

Aus allen Perspektiven wirken die beiden Ausführungen des Hanomag L28 1,5 t bestens gelungen.

Wegen der feinen und detaillierten Ausführung, vor allem aber der sauberen Lackierung mit treffsicher abgesetzten Details möchten wir sie anhand eigener Aufnahmen an dieser Stelle gern zeigen, um diese hervorragende Qualität anschaulich zu machen.

Das weckt hoffentlich auch Interesse an zwei weiteren Neuheiten, die uns JMC Scale Models in diesem Monat mitteilte: das persönliche Lieblingsauto des Konstrukteurs, den Peugeot 404 Break und dazu den im Vereinigten Königreich einst sehr präsenten Bedford Blitz CF als Kastenwagen.



Peugeot 404 Break (Bild links) und Bedford Blitz CF (Bild rechts) folgten als weitere Neuheiten in kürzester Zeit. Fotos: JMC Scale Models

Kontakt zum Anbieter kann über folgende Seite aufgenommen werden: <https://jmc-scalemodels.blogspot.com>.

#### Drei Neuheiten bei Yellow Dwarf:

Bei Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) sind im April sowohl Holz- (Art.-Nr. 60234) als auch Stahlkabeltrommeln (60235) neu ins Programm gelangt. Damit lassen sich viele Baustellen ausgestalten und schmücken, seien es Erdarbeiten am Strom- und Telefonnetz in verschiedenen Epochen, als auch Elektrifizierungsarbeiten auf Anlagen der Epoche III und frühen Epoche IV.



Holz- (Art.-Nr. 60234; Bild links) und Stahlkabeltrommeln (60235; Bild Mitte) sowie das Klohaus (60506; Bild rechts) sind aktuelle Neuheiten. Fotos: Yellow Dwarf

Etwas Nostalgie versprüht das Klohaus (60506), das vor Jahrzehnten als Behelf diente, bevor alle Wohnhäuser flächig ans Kanalnetz angeschlossen waren. Dem klassischen Donnerbalken, der schon oft zu humorvollen und in der Realität peinlichen Szenen einlud, fehlt nur das in Deutschland einst so typische Herz in der Tür.

#### Neue Beleuchtungen bei Mobatron:

Der Schweizer Hersteller Mobatron (<https://www.mobatron.ch>) hat neue Wagenbeleuchtungen entwickelt und stellt sie uns nun vor. Auf Kundenanfrage hat Rolf Erne nun auch eine Einbaulösung für Märklins Doppelstockwagen im Digitalbetrieb geschaffen.

Erhältlich sind die Ausführungen WBL-Z-D-03-6/4NW (Art.-Nr. 32 02 38) für den Steuerwagen und WBL-Z-D-04-6/4NW (32 02 39) für Mittelwagen. Gemeinsame Merkmale nach dem Einbau sind ein neutralweißes Ausleuchten der Fahrgasträume oben und unten, wobei auch Inneneinrichtungen verbaut werden können.

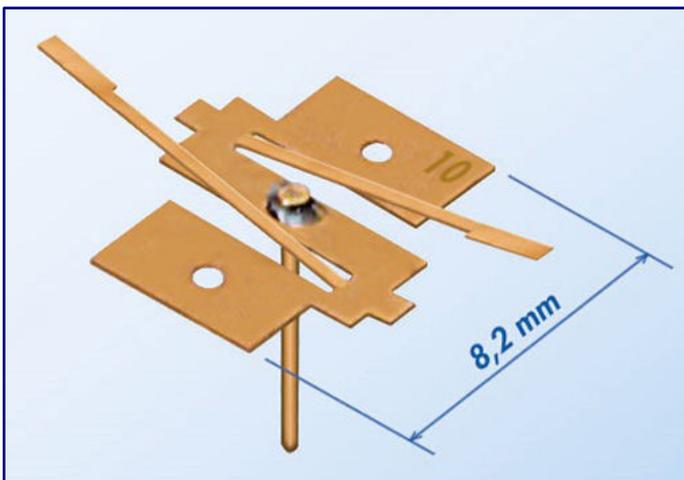


Die Innenbeleuchtung WBL-Z-D-04-6/4NW (Art.-Nr. 32 02 39) für Mittelwagen veranschaulicht hier den gemeinsamen Einbau mit einer Inneneinrichtung. Foto: Mobatron

Beim Steuerwagen entsteht mit dem Ausbau der Märklin-Leiterplatte und Ersatz durch die Mobatron-Lösung auch Platz im Führerraum. So lässt sich dann auch ein Lokführer einsetzen, der schwach ausgeleuchtet wird, um ihn auch sichtbar zu machen.



Die Ausführung WBL-Z-D-03-6/4NW (32 02 38) für den Steuerwagen beinhaltet auch schaltbares Spitzen- und Schlusslicht, aber der dafür erforderliche Funktionsdecoder liegt ab Werk nicht bei. Fotos: Mobatron



Passende Achsschleifer STA-Z-AW-10 (40 01 16 / 40 01 15) sind ebenfalls neu im Sortiment. Foto: Mobatron

Der Lichtwechsel von Spitzen- auf Schlussignal lässt sich passend zur Fahrtrichtung schalten, dafür ist aber ein nicht zum Lieferumfang gehörender Funktionsdecoder erforderlich. Der Kunde ist damit aber auch nicht auf ein spezielles Fabrikat festgelegt.

Für gute Laufeigenschaften der Mittelwagen bei Stromaufnahme hat Mobatron auch passende Achsschleifer entwickelt. Bei Bedarf sind sie separat erhältlich. Die Modelle für die Doppelstockwagen und einige weitere Wagentypen heißen STA-Z-AW-10 (40 01 16 / 40 01 15), eine weitere Bauform STA-Z-AW-8 (40 01 13 / 40 01 14) passt zu anderen Märklin-Reisezugwagen.

Eine Auflistung, welcher Typ zu welchem Modell passt, ist den Herstellerseiten zu entnehmen. Ebenso sind dort auch die Einbauanleitungen abgelegt, um sich schon vor dem Kauf mit den anstehenden Arbeiten auseinandersetzen zu können.

## Zwei Märklin-Neuheiten im Handel:

Formneu ausgeliefert ist inzwischen der Wismarer Schienenbus VT 88.9 der DB (Art.-Nr. 88820), den wir noch ausführlich testen und vorstellen werden. Es handelt sich bei ihm um das Clubmodell 2024, das in seiner Winzigkeit und Ausstattung schon ein kleines Wunderwerk ist, aber leider deutlich zu große Räder besitzt.

Während unklar blieb, ob das Vorbild diese Farbgebung tatsächlich noch erhalten hat, steht das Purpurrot der Miniatur auf jeden Fall sehr gut. Insgesamt macht sie mit Dreilichtspitzensignal und Glockenankermotor einen hervorragenden Eindruck, was maßgeblich an den angesetzten Ätzteilen für Leitern und Dachgepäckträger liegt.



Einen hervorragenden Eindruck macht der Wismarer Schienenbus VT 889 der DB (Art.-Nr. 88820), der wegen seiner filigranen Dachgepäckablage und Aufstiegsleitern aber vorsichtig angefasst werden sollte. Im Vergleich zum fast zeitgleich ausgelieferten Spur-1-Modell kann er seine Hochbeinigkeit aber nicht verleugnen.

Doch wegen dieser ist auch Vorsicht geboten, denn diese feinen Teile sollten beim Herausnehmen nicht grob angefasst werden!

Am besten wird das Modell seitlich in die geöffnete Handfläche gekippt und dann vorsichtig an den Stellen gegriffen, an denen sich keine Ansetzteile befinden.

Beim Zurückliegen in den Tiefzieheinsatz sollte sich der Besitzer vergewissern, dass sich die Dachleiter auf der richtigen Seite befindet, an der eine Vertiefung für sie vorhanden ist.

Das Modell des Kühlwagens Tehs 50 wurde herangezogen, um den Smi-



Der Smiley-World-Wagen (86005) trägt zusätzliche, weiße Drucke auf einer Stirnseite und einer Rahmenseite.

ley-World-Wagen 2025 (86005) umsetzen zu können. Mag dieses in einmaliger Serie produzierte Modell vor allem Sammler ansprechen, so wirkt es optisch sehr attraktiv. Neben der Seitenflächenbedruckung trägt es einseitig auch eine weiße Schrift auf dem Fahrwerksrahmen und beiden Stirnseiten (siehe auch Foto in unserer Meldung auf unseren Portalseiten vom 6. April 2025).

#### Azar Models informiert fortlaufend:

Von Azar Models (<https://azar-models.com>) erhielten wir die Informationen, dass die ersten lackierten Muster des TGV wie erwartet eingetroffen seien. Die Gravuren seien fein, die Farben leuchtend und alle Details sehr sorgfältig herausgearbeitet. Damit entspricht das Ergebnis den Erwartungen des Anbieters und Auftraggebers.



Zu beiden TGV-Varianten liegen nun Freigabemuster vor, die der Hersteller auch mit seinen Kunden und Geldgebern geteilt hat. Der Fertigstellungsprozess für diesen interessanten Zug liegt damit im Plan. Foto: Azar Models

Tragen werden die Triebköpfe übrigens für Azar Models neu entwickelte und sehr fein wirkende Einholm-Stromabnehmer. Da regelmäßig auch digitale Modelle angeboten werden, bleiben sie wegen des vorbildgerechten Aussehens elektrisch funktionslos und sind deshalb aus Kunststoff gespritzt worden.



Die nun lieferbare Innenbeleuchtung (Art.-Nr. S008) beinhaltet die Ausrüstung für jeweils zwei Corail-Wagen. Foto: Azar Models

(L01-EV1), die Corail-Wagen in Intercités-Lackierung (V01-ICP1 / -ICP2) und die dazu passenden Innenbeleuchtungen (S008 für zwei Wagen).

Damit kann die Produktion jetzt freigegeben werden und planmäßig anlaufen. Die ersten Auslieferungen des TGV Sud-Est Orange (Art.-Nr. T01-OR1) und Sud-Est Atlantique (T01-AB1) sind etwa ab dem Spätsommer zu erwarten. Zumindest wir sind sehr gespannt darauf, diese feinen Züge erstmals persönlich sehen zu dürfen!

Wie ebenfalls schon avisiert, sind drei Neuheiten planmäßig lieferbar geworden: die Diesellok BB67400 'En voyage' der SNCF

**Wichtige Artitec-Produkte:**

Der Rheinkahn 150 Tonnen "Helena" ist zwar ein alter Bekannter im Programm von Artitec, wurde zur Intermodellbau nun erstmals als Fertigmodell (Art.-Nr. 322.042) geliefert. Er zeigt bekannte Details und die gewohnt hohe Qualität dieses Zubehörhersteller.

Dazu gehörende eine aufwändige und äußerst realistische Farbgebung, die das Schiff in passender Kulisse kaum von seinem Vorbild unterscheiden lassen. Wer mag, kann den Laderaum noch mit einem Schüttgut wie Kohle auffüllen und dann vielleicht auch zwei Exemplare auf einer Schifffahrtstraße einander begegnen lassen.



Äußerst ansprechend zeigt sich das Fertigmodell des 150-Tonnen-Rheinkahns (Art.-Nr. 322.042). Ein Schiffsname ist nicht angeschrieben, so dass der Kunde es noch individualisieren kann.

Der Schiffsname ist am Bug und einem Schild übrigens nicht angeschrieben, was ein eigenes Variieren erlaubt, wenn mehrere Exemplare zum Einsatz kommen.

Ebenfalls neu ist der Möbelaufzug (322.041), der als Schrägaufzug auch dem Dachdecker auf einem flachen Gebäude behilflich sein wird. Auch er ist sehr filigran und liebevoll wiedergegeben worden, erreicht allerdings keine höheren Etagen.

weiter auf Seite 54



Der neue Möbelaufzug (322.041; Bild links) ist deutlich flacher ausgerichtet als angekündigt, siehe auch das Vorbild (Bild rechts).

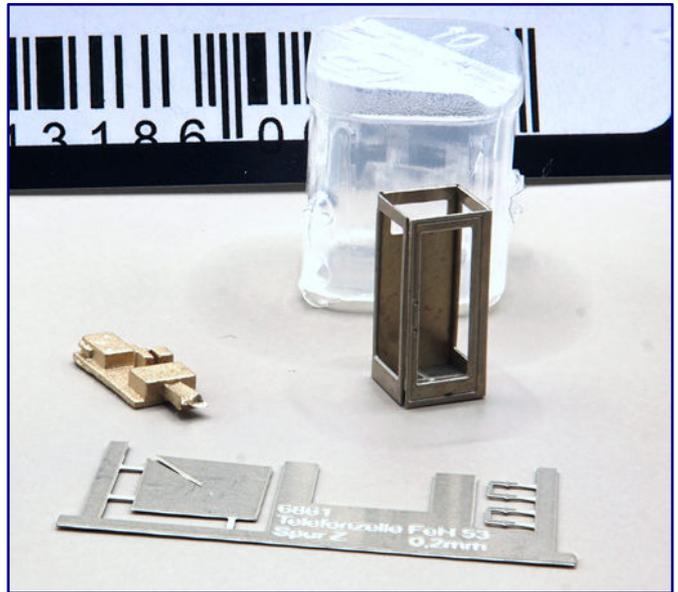


Das Camping-Glück (522.0007; Bild oben) hat Geschirrspülen zum Thema, die Trinkhalle- (522.0008; Bild Mitte) und Pommes-Buden-Figuren (522.0009; Bild unten) sind für noch nicht ausgelieferte Bausätze bestimmt.

Die Auflistung vervollständigen können drei neue Figurensätze, die wieder sehr lebendig umgesetzt wurden und glaubhaft Alltagsszenen wiedergeben: "Camping-Glück 'Geschirrspülen'" (522.0007), Trinkhalle-Figuren (522.0008) und Pommes-Buden-Figuren (522.0009). Unsere Makroaufnahmen unterstreichen das Geschriebene und machen Appetit auf die noch ausstehenden Bausätze von Pommesbude und Kiosk.

#### Weinert Modellbau liefert aus:

Zur Intermodellbau Dortmund hat auch Weinert Modellbau eine wichtige Neuheit mitgebracht: Die bereits 2022 angekündigte Telefonzelle FeH 53 mit geschlossener Tür (Art.-Nr. 6861) ist nun lieferbar und erweist sich als feinste Lösung am Markt. Zu erwerben ist sie als Bausatz aus Ätz- und Messingussteilen.



Die Telefonzelle (Art.-Nr. 6861) hat das Modell FeH 53 der Deutschen Bundespost zur Vorlage, das Produktfoto (Bild rechts) zeigt die baugleiche und identisch detaillierte Spur-H0-Umsetzung. Für die Spurweite Z kommt der Bausatz mit vorgefaltetem und geschütztem Haus, zu ergänzenden Ätzteilen und gegossener Rückwand (Bild rechts). Foto (links): Weinert Modellbau

Der Hersteller empfiehlt am vorgefalteten Korpus feines Löten, auch für den separat einzusetzenden Türgriff. Aus unserer Sicht kommt hier auch Klebstoff in Frage, wobei auch wir von Sekundenkleber eher abraten. Eine Folienverglasung sollte dann auch problemlos möglich sein.

Bezüglich der Details wurde wirklich an alles gedacht: Das Dach zeigt auch im Modell die leichte Neigung in alle vier Richtungen, auf dem Zellenboden sehen wir die vier Betonplatten, mit denen das Vorbild immer ausgelegt war. Per Messingguss erhält es zudem den charakteristischen Münzfernsprecher vergangener Zeiten inkl. der in einem Gestell eingehängten Telefonbücher. Erste Erfahrungen mit Ätzbausätzen und dem Lackieren von Metallteilen sollten samt Fingerspitzengefühl vorhanden sein.

#### Aktuelle AZL-Produkte:

Die General Electric ES44AC der Union Pacific erscheint mit gleich sechs neuen Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62400-4 bis -9). EMD F7A und F7B erscheinen mit den typischen Zugfunkantennen der Pennsylvania (63019-1 / -2), wogegen die EMD SD60 der Conrail (65028-1 / -2) erheblich schlichter wirkt.

Die EMD SD40-2 fährt für die SOO (64207-1) vor, während die ALCO RS-3 ihre nächste Auflage als Lok der Missouri Pacific (63323-1 / -2) in Phase-III-Lackierung erlebt.



General Electric ES44AC der UP (Art.-Nr. 62400-4; Bild oben links), EMD F7A der PRR (63019-2; Bild oben rechts), ALCO RS-3 der Missouri Pacific (63323-1; Bild unten links) und Güterzugbegleitwagen der New York Central (92018-3; Bild unten rechts). Fotos: AZL | Ztrack

Modernisierte, gedeckte 1937-AAR-Wagen mit 40 Fuß Länge sind einzeln (905402-1) und doppelt (915402-1) für die CNW „Route of the 400“ im Angebot. Der Güterzugbegleitwagen mit seitlichem Ausguck wurde für die New York Central (92018-3 / -4) wiederaufgelegt.

Einzelwagen und Doppelpackungen werden von folgenden beiden Güterwagen angeboten: gedeckte Güterwagen „Trinity (NSC) 50' FBOX“ in Ausführung „SRY – Catalyst“ (905603-1 / 915603-1) und modernisierte Trinity-31.000-Gallonen-Kesselwagen für Deep Rock Refining (905504-1 / 925504-1).

Zweier- (916047-1) und Viererpackungen (906017-1) gibt es hingegen von den 4180-Druckluftentladewagen der SOO. Als einzelner 53-Fuß-Container ist diesen Monat die Variante „Pacer Stacktrain“ (95109B) zu haben. Dazu gesellt sich noch die Ausführung „Estes“ (95120).

#### Handelskrieg erreicht Europa:

Was zu befürchten stand, wird zunächst von Case Hobbies (<https://case-hobbies.de>) auf den eigenen Seiten als mögliche Folge angezeigt: Jederzeit sei damit zu rechnen, dass Einfuhrzölle seitens der EU auch für Modellbahnwaren aus den Vereinigten Staaten erhoben werden. Dies betreffe natürlich keine Lagerware.

Da die meisten Produkte in China hergestellt werden und dann in die USA verbracht werden, greifen dort bereits 52 % Zölle (Stand zum Redaktionsschluss). Case Hobbies zeigt an, dass diese (nach Absprache) auch an die Kunden weitergegeben werden, wenn sie gegenüber dem Händler berechnet oder weiterbelastet werden.

#### „Schwarzes Gold“ – Auslieferung beim 1zu220-Shop:

Die von Archistories exklusiv produzierte Kohlenhandlung ‚Schneider‘, die zum herstellerübergreifenden Neuheitenschwerpunkt 2025 „Schwarzes Gold“ passt, ist nun an den 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) ausgeliefert und damit verfügbar.

Aufgeteilt ist dieses Gewerbe auf zwei Bausätze. Der erste (Art.-Nr. 706241) umfasst das Wohnhaus mit Ziegel- und Putzelementen, historischem Werbeaufdruck und eingeschossigem Verwaltungsanbau mit

Echtholzverkleidung. Daneben schließt sich die aufwändig gestaltete Grenzmauer mit eindrucksvollem Einfahrtstor an. Zum Lagern umgeschlagener Kohle gehört ein Kohlenbansen aus Bahnschwellen dazu.



So präsentiert sich die vollständige Kohlenhandlung aus beiden Bausätzen, die exklusiv beim 1zu220-Shop angeboten werden. Foto: Archistories

Bausatz 2 (707241) besteht aus einem drehbaren, kleinen Kran auf filigraner Stahlkonstruktion, mit dem die Ladezone am Gleis- oder Straßenanschluss vervollständigt wird. Die große, einseitig offene Lagerhalle mit zweigeschossigem Büro-Einbau bildet ein wettergeschütztes Kohlenlager nach. Auch eine Lkw-Waage mit kleinem Wiegehäuschen gehört zum Lieferumfang.

---

## Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

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

Korrespondent Nordamerika:  
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Markus Bauer, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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

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