



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Märklins Schweineschnäuzchen

**Dortmund schafft Eindruck
Der Winter kehrt zurück**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

endlich wieder Zeit zum Basteln! Auch wenn es dieses Mal nur für einen kurzen Artikel gereicht hat, so geht es mit unserer Anfänger-Winteranlage wieder voran. Das Ziel ist sportlich, denn sie soll Anfang Oktober möglichst auf unserer Jubiläumsausstellung zu sehen sein.

Wenige Wochen später ist sie als Schaufensterdekoration gefragt, worüber ich mich besonders freue. Mit ihr werden wir es schaffen, die Modellbahn in Dortmunds Fußgängerzone zurückzubringen.

Das sind Orte, wo wir uns als Kinder die Nasen an Fensterscheiben plattgedrückt haben. Die Modellbahn weiß auch heute noch zu faszinieren, aber sie ist viel zu sehr aus unserem Alltag verschwunden. Das wollen, müssen und können wir ändern.

Ein Schritt dazu soll unsere Ausstellung zum 20-jährigen Magazin-Bestehen sein. Um das zu erreichen, planen wir ein sehr buntes und vielfältiges Programm, das alle lebenden Generationen ansprechen kann – auch ohne schon Modellbahner zu sein.

Auf unseren Portalseiten haben wir für sie inzwischen eine eigene Seite eingerichtet, die wir pflegen und anreichern werden. Schon bald soll dort auch ein Ausstellerverzeichnis hinterlegt sein. Doch ich verspreche Ihnen: Wir werden unser Pulver nicht komplett verschießen! Wir bleiben für Überraschungen gut. Und wer nicht nach Wasserkurl kommt, der wird sich vielleicht später ärgern.

Doch zurück in die Gegenwart, den Wonnemonat Mai. Im letzten Monat fand in Dortmund die Intermodellbau statt und die Spurweite Z war dort auffallend stark und gut vertreten. Das haben wir unter alter „Betriebsführung“ schon lange nicht mehr erlebt. Entsprechend ausführlich fällt nun auch unser Bericht aus.

Und Neuheiten gab es von Märklin zuletzt auch reichlich. Den Wismarer Schienenbus VT 88 902 der DB testen wir ausführlich und können auch kleineren Verbesserungsbedarf aufzeigen. Doch auch unter den weiteren Auslieferungen finden wir solche, die nicht einfach mit einer Meldung abgehandelt sind.

Wir erleben Produktpflege und Formvarianten, hochwertige Umsetzungen und auch Besonderheiten, die noch niemandem aufgefallen zu sein scheinen. Deshalb haben wir uns auch Zeit genommen, all das ausführlich zu behandeln und es ist mehr an Material herausgekommen, als wir das zuvor erwartet haben.

Unsere Buchtipps passen (ausnahmsweise) mal nicht zu den Themen, die Sie in den übrigen Berichten finden. So erweitern sie die Themenpalette dieses Mal eigenständig. Gemein haben sie, dass sie sehr verständlich, ausführlich und kurzweilig geschrieben sind und hoch interessante Aspekte aufgreifen.

Wenn Sie mich fragen würden, welches von beiden Sie kaufen sollten, dann müsste ich antworten: beide! Lassen Sie sich nun mitreißen, genießen Sie die Lektüre dieser Ausgabe bei hoffentlich früh sommerlichem Wetter. Wir sehen uns dann ja am 4. und 5. Oktober, oder?

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Schönheit mit kleinen Makeln..... 4
Zu schön zum Vergessen17

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Plötzlich kehrt der Winter zurück27

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Untergegangener Gigant.....36
Mercedes' Erfolgstyp38

Aktuelles

Unter erschwerten Bedingungen.....41
Zetties und Trainini im Dialog.....62

Impressum74

Wir danken Michael Böttcher und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 29. Mai 2025

Titelbild:

In seiner kurzen Dienstzeit bei der DB gab es nicht viele Gelegenheiten für Aufnahmen von VT 88 902. Hier ist er bei sommerlichem Wetter am Haltepunkt Wilhelmsthal zum Stehen gekommen, Fahrgäste sind nicht zu sehen.

Wismarer Schienenbus von Märklin Schönheit mit kleinen Makeln

Zu behaupten, der Wismarer Schienenbus sei ein großes Wunschmodell der Zetties gewesen, ist vielleicht etwas übertrieben. Schließlich hat Z-Modellbau schon vor Jahren ein Modell geliefert, das Maßstäbe gesetzt hat. Doch seit dieser Hersteller nicht mehr aktiv ist, wurden die Rufe lauter und Märklin hat sie schließlich erhört. Heute muss sich die Göppinger Umsetzung im Test beweisen und auch ein wenig mit dem Kleinserienmodell vergleichen lassen.

Ihre charakteristischen Motorhauben gaben den Fahrzeugen ihr unverkennbares Aussehen und bescherten ihnen bis heute bekannte Spitznamen. Durchaus liebevoll wurden die Wismarer Schienenbusse als Schweineschnäuzchen oder auch Ameisenbär bezeichnet.

Da sie nicht nur bei Eisenbahnfreunden beliebt, sondern auch einfach und robust gebaut sind, haben mindestens elf Exemplare der Waggonfabrik Wismar bis heute überlebt. Angesichts des schon vor Jahren bei Z-Modellbau erschienen kurzen „Hannover Typ B“ (für DRG, DR und DB) und des neuen Märklin-Modells „Hannover Typ A“ blicken wir zunächst etwas in die Geschichte zurück.



Beim T 5 der Wittlager Kreisbahn handelt es sich um den ehemaligen VT 88 900 der DB, der baugleich zum Vorbild des Märklin-Modells war. 1970 zeigt er sich mit ohne Dachgepäckträger und mit anderem Drucklufthorn in Wuppertal-Oberbarmen. Zuvor hatte ihn die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr erworben. Foto: Bernd Backhaus, Eisenbahnstiftung

Die gerade genannten Typenbezeichnungen (und weitere drei) wurden vom Hersteller, der Wismarer Waggonfabrik, erst später eingeführt, um die Fahrzeuge zu klassifizieren und genau bezeichnen zu können. Dennoch glich kaum einer dem anderen, denn sowohl in der Innenausstattung, der Spurweite, dem Achsstand, der Motorisierung, äußeren Anbauteilen und auch dem Wagenkasten wurden viele Änderungen vorgenommen.

Alle stellen sie Schienenbusse der (nach dem Erstbesteller benannten) Bauart Hannover dar, aber die Typenbezeichnungen A bis E (A bis C für Normalspur / D & E für Schmalspuren) können die Unterschiede nicht ansatzweise abgrenzen. Entwickelt wurden sie als Leichtbaufahrzeuge für den Nebenbahnbetrieb, die nur die 3. Klasse anboten.

Denn bereits in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts garieten die Kleinbahnen Deutschlands auf schwach ausgelasteten Strecken unter enormen Kostendruck. Der Betrieb mit Dampflokomotiven erwies sich als zu aufwändig und teuer, die Dieseltraktion steckte noch in den Kinderschuhen und war längst nicht ausgereift.

Die Waggonfabrik Wismar nahm deshalb Anleihen beim Omnibusbau, musste aber Rücksicht auf nicht vorhandene Wendegetriebe für gleich hohe Geschwindigkeiten in beide Fahrtrichtungen nehmen. So entwickelte sie Anfang der Dreißiger diesen einfachen, aber robusten Schienenbus mit zwei unabhängig arbeitenden Motoranlagen für jede Fahrtrichtung.



OHE-Triebwagen DT 0508 stammt aus der Lieferserie von 1937 und präsentiert sich am 22. Mai 1966 den BDEF-Sonderfahrtsteilnehmern in Winsen an der Luhe. Ein Vorzug der liebevoll „Ameisenbär“ oder „Schweineschnäuzchen“ genannten Triebwagen war ihre Wartungsfreundlichkeit. Dazu gehörte auch, dass Ersatzteile bei jedem Ford-Händler zu bekommen waren. Foto: Helmut Röth, Eisenbahnstiftung

Untergebracht waren sie in einer an beiden Enden angebauten Schnauze, was leichtes Erreichen für Wartung und Reparatur bedeutete. Zum Einsatz kamen anfangs 40-PS-Benzinmotoren von Ford, später auch Dieselaggregate von Deutz. Das jeweils zugehörige Getriebe hatte vier Vorwärts- und einen Rückwärtsgang.

Die Fahrzeuge kosteten so nur etwa die Hälfte eines gewöhnlichen Triebwagens und wurden so für die Klein- und Privatbahnen interessant. Laut zeitgenössischer Werbung fuhren sie bereits mit sechs Fahrgästen kostendeckend.

Der Prototyp ging 1932 an die Kleinbahn Lüneburg–Soltau und wusste sich dort zu bewähren. Deshalb bestellte das Landeskleinbahnamt Hannover eine Serie von neun Exemplaren für verschiedene Kleinbahnen nach, was zur erwähnten Bezeichnung Hannover führte.

Bis 1936 war das Angebot dann auf die fünf Grundtypen angewachsen, die aber nur selten nach Standard geliefert wurden. Auf die individuellen Wünsche der Besteller wurde stets Rücksicht genommen. Unabhängig von der Spurweite kamen zwei unterschiedliche Wagenkästen zum Einsatz.

Bei der schmaleren Variante waren die Seitenwände gerade, die breitere, zu denen die Vorlage des Märklin-Modells gehört, zeigt im Einstiegsbereich sich verjüngende, also schräge Wände. Im Sitzplatzbereich war die Breite stets gleich.



Der modernisierte Führerstand eines Wismarer Schienenbusses des Baujahrs 1933 zeigt mit Schaltung und Fußpedalen deutlich, dass er technisch doch nur ein auf Schienen gestellter Omnibus ist. Foto: Jacek79 (CC-BY-3.0)

Gebaut wurden die „Ameisenbären“ bis 1941 und brachten es auf eine Stückzahl von 57 Exemplaren plus zwei Beiwagen. Weitere 25 Triebwagen und drei Beiwagen gingen nach Spanien, 14 Exemplare für die Breitspur wurden in Lizenz gebaut.

Die Märklin-Vorlage

Wismarer Schienenbusse wurden von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht direkt beschafft, sondern gelangten auf Umwege in deren Bestand. So war es auch bei den vier Fahrzeugen des Typs A, die ursprünglich als SAAR 73 bis 76 in Dienst gestellt wurden.

1934 sind sie an die Eisenbahndirektion des Saargebietes ausgeliefert worden, aber bereits 1935 von der DRG als 135 077 bis 135 080 übernommen worden. Alle vier Exemplare überstanden den Zweiten Weltkrieg.

Während 135 079 aber schon 1946 ausgemustert wurde, erlebten die übrigen drei 1947 das Umzeichnen auf VT 88 900 bis 902. Damit gingen sie schließlich auch an die Bundesbahn über, die sie jedoch 1950 im Rahmen von Typenbereinigungen ausmusterte (VT 88 902: 21. Dezember 1950) und zum Verkauf anbot.

Strittig blieb angesichts fehlender Bildbelege deshalb, ob VT 88 902 tatsächlich noch die purpurrote Triebwagenlackierung der DB erhielt, die Märklin auch für die Erstauflage in der Spurweite Z gewählt hat. Aus Göppingen heißt es, das erhalten gebliebene Betriebsbuch wiese einen entsprechenden Eintrag auf, dem auch die aufgedruckten Untersuchungsdaten entstammen dürften.

Dieser längere Typ A hatte im Vergleich zu den anderen Bauformen einige Besonderheiten: Sie waren sowohl hinsichtlich des Achsstands als auch über Puffer länger, boten mehr Platz im Innenraum und übertrafen mit 60 km/h zulässiger Geschwindigkeit ihre Geschwister.



Ein weiteres Mal zeigen wir den T 5 der Wittlager Kreisbahn. Am 29. April 1967 steht er abgestellt im Bahnhof Preußisch Oldendorf. 1934 bei der Waggonfabrik Wismar gebaut, trat er seinen Dienst als „SAAR 73“ an und wurde von der DRG im nächsten Jahr als VT 135 077 eingereiht. Bei der DB trug er für kurze Zeit die Bezeichnung VT 88 900. Foto: Gerd Wolff, Eisenbahnstiftung

Und nur hier konnten bei voller Auslastung beide Motoren gleichzeitig laufen und für Traktion sorgen. Die Kraftübertragung erfolgte über ein Mylius-Getriebe. Von Anfang an kamen bereits Dieselmotoren zum Einsatz. Die Bremsanlage bestand aus Fuß- und Feststellbremse, die gleichzeitig als Notbremse verwendet werden konnte.

Über beiden Führerständen prangte an den Stirnseiten ein Zweiklang-Typhon. Die ursprünglich vorhandenen Dachgepäckträger, die auch auf dem Modell zu sehen sind, wurden später entfernt und waren auf jeden Fall bei der Wittlager Kreisbahn nicht mehr vorhanden, was sich bildlich belegen lässt.

Alle drei Veteranen wurden nach dem Ausmustern bei der DB von der Wittlager Kreisbahn als T 4 bis T 6 übernommen und blieben dort bis Mitte der sechziger Jahre im Dienst. T 4 und T 6 wurden dort 1966 ausgemustert und verschrottet, Märklins Vorlage traf dieses Schicksal im Jahr 1972.

Nur T 5 wurde 1970 an die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) verkauft und wurde 1975 an die Noordnederlandsche Museumspoorbahn Assen–Rulde (Niederlande) weitergereicht. Bereits zwei Jahre später kam er zur Museumsbahn CFV3V in Belgien, wo er dann bis 2014 blieb. Danach übernahm ihn das Preußisch Oldendorfer Kleinbahn-Museum, das ihn betriebsfähig aufarbeiten will.

Der Blick aufs Modell

Nachdem wir nun die Vorbildgeschichte etwas beleuchtet konnten, wollen wir auch einen Blick darauf werfen, wie Märklin diese Herausforderung angenommen hat. Mit dem kleineren Typ B hatte Z-Modellbau bereits 2014 vorgelegt und Maßstäbe gesetzt. Deshalb hatten wir dieses Modell einst auch als Neuerscheinung des Jahres ausgezeichnet.

Da dieses Kleinserienmodell jedoch längst nicht mehr erhältlich ist, bestand Potenzial am Markt, das Märklin nutzen wollte. Uns versetzt das in die Lage, beim Test der jüngst ausgelieferten Neuheit, erschienen als Insider-Clubmodell 2024 (Art.-Nr. 88820), den einen oder anderen Vergleich zu ziehen.



Feine Details lassen Märklins Neuheit (Art.-Nr. 88820) wie ein Kleinserienmodell wirken. Tatsächlich ziehen jenes von Z-Modellbau auch stellenweise zum Vergleich heran.

Frisch der Schachtel entnommen, halten wir ein nicht mal 15 Gramm wiegendes Leichtgewicht in Händen, das äußerlich auf Anhieb einen hervorragenden Eindruck hinterlässt. Es will aber auch vorsichtig angefasst werden, denn zierliche Ansetzteile könnten sonst verbogen oder gar abgebrochen werden.

Haben wir es hier wirklich mit einem Kleinserienmodell zu tun? Der vergleichsweise geringe Preis lässt das ja nicht erwarten. Tatsächlich wirken die feinen, separat angesetzten Leitern zum Dach äußerst filigran und stellen Ätzteile dar.



Angesetzte Griffstangen, Aufstiegsleitern und der filigrane Dachgepäckträger lassen den VT 88 902 wie ein Kleinserienmodell wirken.

Doch das ist noch nicht alles, denn auch der Dachgepäckträger und die daneben liegenden Laufbretter sind in gleicher Weise hergestellt und montiert worden. Da ist äußerste Vorsicht gefragt, womit viele Großserienkunden sicher nicht rechnen werden.

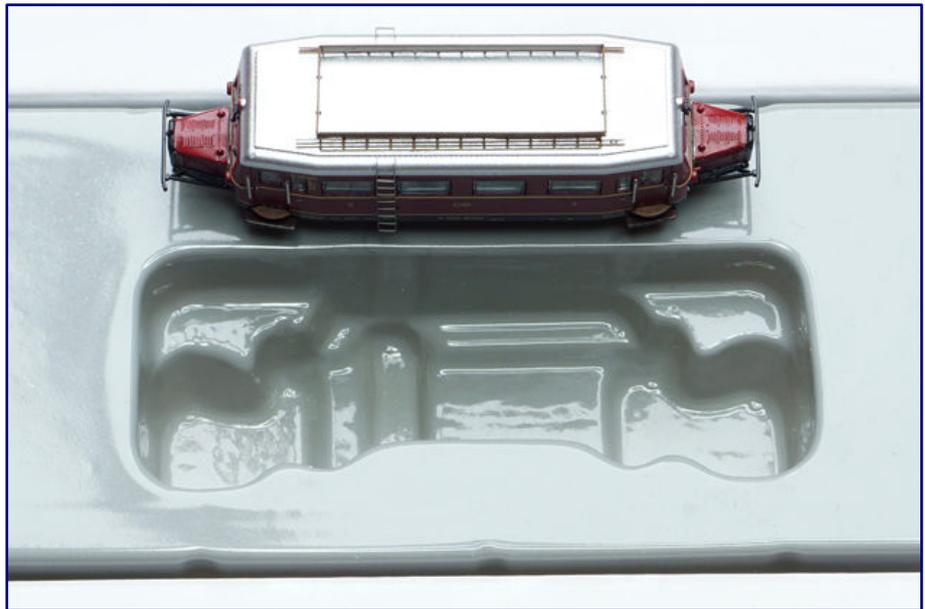
Deshalb weisen wir explizit auch darauf hin, dass das Modell besser aus der Schachtel in die Handfläche „gekipp“ als zu grob angepackt und herausgezogen wird. Greifen wir es zum Aufgleisen, sollten die Finger nicht auf den Leitern ruhen!

Auch beim Zurücklegen in den Tiefzieheinsatz ist Vorsicht angezeigt: Die Aufstiegsleiter zeigt nun zwingend nach links, denn nur auf dieser Seite ist in der Schachtel eine Vertiefung, die die Gegenseite aufnehmen kann – anderenfalls würde sie irreparabel beschädigt. Zudem muss das Schweineschnäuzchen vorsichtig und gerade eingelegt werden, um keinen Druck ausüben zu müssen.

Werden diese Vorgaben beachtet, sollte der Besitzer lange Freude am Modell haben und darf sich wahrlich an einem Kleinod ungewohnter Feinheit erfreuen.

Fahrwerk und Motorhauben von VT 88 902, als Gattung Cvt 34 bezeichnet, bestehen aus Metall. Das übrige Gehäuse ist aus Kunststoff gespritzt.

Zur guten Detaillierung gehören noch weitere Teile, darunter die korrekte Nachbildung der fahrzeugtypischen Pufferbohlen, die in diesem Fall ohne Träger für Fahrräder und Milchkannen sind.



Im Tiefzieheinsatz ist nur auf einer Seite eine Aussparung für die Aufnahme der Leiter eingebracht: Wird das Modell falsch herum eingelegt, droht Schaden an diesem Teil!

Separat angesetzt sind auch Griffstangen an allen vier Einstiegstüren, die beim Vorbild übrigens aufgeschoben wurden. Trafofuchs bietet für den Gepäckträger auch eine Einlage mit Koffern an, die auf einen gut ausgelasteten Triebwagen schließen lassen.

Maße und Daten zum Cvt 34 (VT 88 902) der DB:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
• Länge über Puffer (LüP)	11.700 mm	53,2 mm	52,9 mm	- 0,6 %
• Länge des Aufbaus	11.240 mm	51,1 mm	51,8 mm	+ 1,4 %
• Höhe über SO*	3.159 mm	14,4 mm	15,4 mm	+ 6,9 %
• Breite	2.902 mm	13,2 mm	13,4 mm	+ 1,5 %
• Achsstand	6.000 mm	27,3 mm	27,4 mm	+ 0,4 %
• Raddurchmesser	680 mm	3,1 mm	5,0 mm	+ 61,3 %
• Dienstmasse	10,1 t	---	12,5 g	
• Achsformel	AA dm			
• Leistung	2 x 50 PS / 2 x 37 kW			
• Zul. Höchstgeschwindigkeit	60 km/h			
• Baujahr	1934			
• Stückzahl	4 Exemplare			

* Maß ohne Gepäckträger

Tatsächlich dürfte dieser eher selten belegt worden sein, wenn dann aber mit Koffern und Kisten, nicht mit Fahrrädern.

Da die Fahrzeuge auf schwach frequentierten Strecken fuhren, dürfte das wenige Gepäck aber häufig im Innenraum gestanden haben.

Das gute Erscheinungsbild unterstreichen auch eine saubere Lackierung in korrekten Farbtönen und die lupenreine Bedruckung.

Seine Druckkünste hat Märklin auch dazu genutzt, um wichtige Merkmale gezielt herauszuarbeiten: Aufgefallen

sind uns hier die Dichtungen der Schnauzen im Übergangsbereich zum Wagenkasten. Auch die Kühler sind vorbildrichtig schwarz abgesetzt, was beim Kleinserienmodell nicht der Fall war.

Dadurch kommt auch das silber-farben aufgedruckte Deutz-Diesel-Logo sehr gut zur Wirkung. Ebenfalls farblich hervorgehoben sind auch die zwei Trittstufen an den Einstiegstüren, die obere jeweils in einem helleren Braun.

Gesichtsprägend ist das Dreilicht-Spitzensignal und das Zweiton-Horn oberhalb der Frontfenster an beiden Fahrzeugenden. Die Betriebsanschriften sind lupenlesbar, aber nicht so gestochen scharf wie an anderen Modellen.



Auf Rahmen und Wagenkasten finden wir viele Anschriften, die lupenrein gedruckt sind, bei weitem aber nicht so fein wie bei anderen Märklin-Modellen. Gut zu sehen ist auf diesem Foto auch das Sandfallrohr, das vor die erste Achse führt. Als zu groß erweisen sich bei genauem Hinsehen die vier Bohrungen für die Halter der Leiter.

Lesen können wir, dass die letzten Untersuchungen 1948 und 1949 stattfanden, das Fahrzeug 10 Tonnen wiegt und 6,00 Meter Achsstand hat. Die Bremsanlage ist als Knorr-Bremse gekennzeichnet. 50 Fahrgäste können im auf Rollenlagern laufenden Schienenbus Platz nehmen. Auch die angeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h des zur Unterhaltung nach Nürnberg zugewiesenen Exemplars stimmt mit den Vorbilddaten überein.

Keine Frage, wir haben es mit einem äußerst feinen Modell zu tun, das aber leider auch ein paar Schwächen hat. So stören zumindest auf einigen Aufnahmen die etwas zu großen Löcher, die die Aufstiegsleitern in den Seitenwänden aufnehmen sollen. Das fällt aber im Gegensatz zu den feinen Nietnachbildungen an den Dachrändern ohne Lupe nicht auf.

Doch obwohl fast alle Vorbildmaße maßstäblich gut getroffen sind, erscheint der „Ameisenbär“ in der Seitenansicht ungewohnt und störend hochbeinig. Tatsächlich lässt sich mit einem vollen Millimeter in der Höhe ein messbarer Ausreißer feststellen.

Zurückzuführen ist er auf die viel zu großen Antriebsräder: Fast zwei Millimeter oder knapp zwei Drittel überschreiten sie die maßstäbliche Umrechnung! Ein Gegenüberstellen mit dem Modell von Z-Modellbau, dem an dieser Stelle identische Vorbildmaße zu Grunde liegen, belegt den gewaltigen Ausreißer.

Wir nehmen ihn hin, denn Märklin konnte es erklären. Der Fokus lag hier auf Betriebstauglichkeit, denn die Miniatur sollte keinesfalls auf Weichen hängen bleiben oder Probleme mit Schaltgleisen aufweisen. Da letztere in unserem Testoval nicht verbaut sind, können wir den Erfolg aber nicht überprüfen.

Schließen wir den Blick aufs Fahrwerk deshalb mit einem Lob ab. Positiv aufgefallen sind uns neben den feinen Nachbildungen der Lager und weiteren Merkmalen vor allem die Sandfallrohre, die wir nicht erwartet haben. Nur der Blick von unten verriet überraschend, dass sie nicht auf Radebene liegen.

Auch das Innere kommt im Test gut weg: Bei einem derart kleinen Modell bleibt dort nicht viel Platz für Details. Was nicht vom Glockenankermotor belegt ist, hat Märklin für eine angedeutete Inneneinrichtung genutzt, die durch die glasklaren Scheiben sichtbar wird.



Das Gegenüberstellen mit dem Kleinserienmodell von Z-Modellbau beweist eine vergleichbare Filigranität. Zugleich entlarvt dieses Bild aber auch die viel zu großen Antriebsräder, die der Betriebssicherheit auf allen Märklin-Gleisen geschuldet sind.

So entdecken wir angedeutete Sitzlehnen im Innenraum und an den Stirnseiten ein jeweils mittiges Führerpult, das vorbildrichtig einen Holzton aufweist. In der Gesamtsicht ist die Neuheit also vollkommen vitrinentauglich, auf der Anlage werden dank üblicher Perspektive die zu großen Räder wohl nicht auffallen.

Technik und Fazit

Ein Märklin-Modell soll aber nicht nur Sammler erfreuen und ein Vitrinendasein führen. Deshalb muss dieses Modell für die frühe Epoche III auch aufs Testgleis und seine Fahreigenschaften beweisen.

Vom ebenfalls zweiachsigen Schienenbus wissen wir, dass ein solches Fahrzeug mit zwei Stromabnahmepunkten je Pol schnell an seine Grenzen stößt.

Tatsächlich wird der Hochleistungsmotor neuester Generation wohl nicht von einer Schwungmasse unterstützt und kann kurze stromlose Abschnitte auch nicht durch Kondensatoren überbrücken. Mit Blick auf sein (zu) geringes Gewicht wird ihm das schnell zum Verhängnis.



Vorne prangt das Deutz-Diesel-Logo gut sichtbar an der klar vom Wagenkasten abgesetzten Motorhaube. Über den Frontfenstern erkennen wir das Zweitton-Horn, umgeben von den drei mit LED beleuchteten Laternen für Spitzen- und Schlusslicht.

Wir erleben diesen Winzling noch als deutlich spannungsempfindlicher, als wir es erwartet haben. So mussten wir einige Messungen im Test auch mehrfach durchführen, weil schon kurze Spannungsunterbrechungen einen Stillstand bewirkten.

Optimierungspotenziale sehen wir an folgenden Stellen: größere Schleiferflächen an den Innenseiten der Radscheiben, Schwungmasse oder Pufferung sowie auf jeden Fall den Versuch, das Eigengewicht zu erhöhen. Selbst der noch etwas kleinere Typ B von Z-Modellbau übertrifft sein Gewicht auf der Feinwaage um beinahe 2 Gramm.



Die verzerrungsfreie Seitenansicht belegt dank glasklarer Scheiben die Durchsicht im Fahrgastraum. Für den Motor ist im Abdeckteil nur eine vergleichsweise kleine Erhebung erforderlich gewesen.

Im Gegensatz zu diesem ist Märklins Umsetzung allerdings mit fahrtrichtungsabhängigem Licht ausgestattet: warmweißes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlussleuchten, erzeugt von wartungsfreien Leuchtdioden. Solche kommen auf der im Dach verbauten Platine auch für die Innenbeleuchtung zum Einsatz.

Leider werden sie beide aber erst sichtbar, wenn das Modell längst fährt: Spitzen- und Schlusslicht etwa bei 4,2 Volt, das Innere ist erst bei rund 5,0 Volt geringfügig illuminiert. Angefahren ist das Schweineschnäuzchen bereits bei 2,3 Volt mit umgerechneten 13,8 km/h. Auch die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit von 22 km/h bei 3,2 Volt reiner Gleisspannung findet noch völlig im Dunklen statt.

Die Vorbildgeschwindigkeit von 60 km/h erreicht die Neuheit bei 5,2 Volt Gleisspannung – also bereits dann, wenn die Innenbeleuchtung überhaupt erst in Erscheinung tritt. Legen wir 10 Volt maximale Nennspannung ans Gleis an, kann sich zumindest das Modell mit modernen Fahrzeugen messen: 120,4 km/h misst die Lichtschranke.

Das steht nicht im Einklang mit den NEM-Vorgaben, stört uns aber nicht, weil die Regelbarkeit insgesamt gut ist und die Vorbildgeschwindigkeit fürs Auge deutlich zu langsam wirkt. Zudem ist die Gefahr von Fahrtaussetzern dann auch deutlich erhöht. Mangels wirksamer Schwungmasse kommt die Miniatur bei vorbildgerechter Geschwindigkeit bereits nach 13 mm Auslauf zum Stehen, wenn sie auf einen stromlosen Bereich trifft.

weiter auf Seite 15



Aus einer leicht erhöhten Sicht macht das Modell die beste Figur (Bild oben), weil die großen Radscheiben dann optisch zurücktreten. Die Trennkante zwischen Motorhaube und Wagenkasten ist dabei auch gut wahrnehmbar. Aus der Fahrgastperspektive in leichter Schrägansicht nehmen wir hingegen endlich die Sitzlehnen wahr (Bild unten), die im Artikeltext als Merkmal der angedeuteten Inneneinrichtung beschrieben wurden.

Die Stromaufnahme liegt mit 9,4 mA bei Trafostellung 100, 13,5 mA bei 150 und 51 mA unter voller Last im erwarteten Bereich. Auf ein Messen der Zugkraft haben wir verzichtet, weil die Umsetzung keine Kupplung hat und auch das Vorbild ohne Beiwagen unterwegs war.

So kommen wir nun an die Stelle, an der wir aus allen Beobachtungen und Messungen ein Gesamtfazit ziehen wollen. Dieses ist in Summe sehr positiv, darf aber auch Kritikpunkte nicht aussparen, mit denen sich der Hersteller auseinandersetzen sollte.

Da ist vor allem einen die unseres Ermessens zu hohe Kontaktempfindlichkeit. Mag dieses Modell unter Laborbedingungen ohne Staub gut bestehen, so wird es den Besitzer im Messebetrieb, in dem über viele Stunden Staub und weitere Schwebstoffe auf die Anlage niedergehen, vielleicht in den Wahnsinn treiben.



Eingerahmt von zeitgenössischen Automodellen (von Pánits László) macht der Wismarer Schienenbus im Anlagendienst eine gute Figur. Er verlangt nur nach absolut sauberen Schienen, sonst sind Fahrtunterbrechungen vorprogrammiert.

Zu Hause stellt er jedenfalls sehr hohe Ansprüche an absolut saubere Schienen, wenn Unterbrechungen und Aussetzer vermieden werden sollen. Auch während unseres Tests musste das Fahrwerk samt Kontakten mehrfach gereinigt werden und nicht alle Messungen waren auf Antrieb möglich. Das ist uns dann doch etwas zu viel.

Optisch ist das Modell auf dem Niveau teurer Kleinserienmodelle, kostet aber nur einen Bruchteil davon. Gewährt der Besitzer entsprechende Vorsicht beim Anfassen, bekommt er für sein Geld viel Gegenwert. Nehmen wir auch die feine Bedruckung hinzu und berücksichtigen die Beleuchtungsausstattung, wird der Abstand noch größer.

Nur die Hochbeinigkeit durch die deutlich zu großen Räder bilden einen Dämpfer, lassen sich aber wegen erklärtem Fokus auf Betriebstauglichkeit nachsehen. Gerade deswegen aber sollte die Kontaktsicherheit noch deutlich erhöht werden, sonst läuft dieses Argument ins Leere.

Alle Faktoren einbezogen verdient diese Umsetzung es, für die Neuerscheinungen des Jahres 2025 in der Kategorie Lokomotiven nominiert zu werden. Wir sind gespannt, gegen welche Modelle der Wismarer Schienenbus hier am Ende antreten muss und wie er sich dann schlagen wird.

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

Beladung für das Dach:
<http://www.trafofuchs.de>

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

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

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:
Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Aktuelle Auslieferungen

Zu schön zum Vergessen

Nachdem es zuvor eher zögerlich voranging, hat Märklin in diesen Wochen sehr viele Neuheiten ausgeliefert. Da sehen wir glatt die Gefahr, dass einige besonders gelungene Fahrzeuge im Sog der Geschwindigkeit unterzugehen drohen. In Teilen haben sie den Charakter von Formneuheiten, weshalb sie an dieser Stelle ausführlicher vorgestellt werden sollen.

Unter den jüngst ausgelieferten Modellen ist zunächst mal die Elektrolok der Baureihe E 10¹² in Farbgebung Kobaltblau-Beige (Art.-Nr. 88415). Die „Bügefalte“ genannte Ausführung wurde zuvor mehrfach im Programm vermisst und deshalb freudig begrüßt.

Wenig überraschend präsentiert sie sich mit fahrtrichtungsabhängigem Spitzenlicht, erzeugt von warmweißen LED, einem Glockenankermotor und einem Dach, das kein Loch für die Umstellschraube mehr aufweist. Damit ist sie technisch auf dem aktuellen Stand des Hauses und hat eine Produktpflege durchlaufen.



Der Rheingold hat Märklin nicht zum ersten Mal inspiriert. Die einzeln erhältliche Lok (Art.-Nr. 88415) kann auch frühere Packungen zusätzlich bereichern. Foto: Michael Böttcher

Für die Rückkehr ausgewählt wurde eine der 1962 eingeführten Maschinen mit der charakteristischen und windschnittigen Front, die zum bekannten Spitznamen geführt hatte. Bestimmt waren diese Lokomotiven der ersten Bauserie für den Fernschnellzug „Rheingold“, der im selben Jahr mit neuem Rollmaterial startete und das Spitzenprodukt der Bundesbahn war – noch oberhalb des Komfortzugs TEE.

Ebenso wenig mag es deshalb verwundern, dass Märklin wieder mal genau an diesen Zug gedacht hat. Immerhin fehlte die „Bügefalte“ in dieser Lackierung noch im Sortiment: 1998 war mit der Zugpackung 81412 eine Kasten-E 10 aufgelegt und mit ihr ein wenige Monate praktiziertes Provisorium des Vorbilds wiedergegeben worden.

Auch Märklin musste hier improvisieren, weil sich noch keine Bügefalte (und übrigens auch kein Buckelspeisewagen) im Formenbaukasten befand. Das war 2007 anders, als unter der Artikelnummer



Gut schaut sie aus, die neue Bügelfalte (88415). Aber zur Märklin-Form passt die gewählte Betriebsnummer leider nicht. Eine richtige Nummer anzuschreiben, hätte keine Mehrkosten verursacht: ein vermeidbarer Fehler!

81439 der Schwesterzug „Rheinpfel“ folgte, der in Duisburg Hbf Kurswagen mit dem „Rheingold“ tauschte.

Endlich war der Zug komplett, was die Vorlagen der Wagen und auch der Lok betraf. Etwas ungewohnt für viele Kunden, erschien der Zug in einer gemischten Farbvariation aus Kobaltblau-Beige und Purpurrot-Beige. Das war nach seinem Hochstufen in die TEE-Kategorie im Übergangszeitraum von 1965/66 aber völlig vorbildrichtig.

Auch die gewählte Betriebsnummer der E 10 1309 passte fast perfekt zur Form. Und genau das gilt leider nicht für die jüngste Auflage. Märklin hat dafür mit E 10 1266 eine Vorlage aus der ersten Bauserie der Rheingold-Maschinen gewählt, die aber die umlaufende Haltestange an der Front nicht aufwies. Das belegen wir mit den zwei Vorbildfotos.

Auf diesen vermeidbaren Fehler hatten wir zuvor hingewiesen, er wurde also wohl bewusst gemacht. Mit einem Ausweichen beispielsweise auf die Betriebsnummer E 10 1312 hätte auch das gepasst, zumal die für den „Rheinpfel“ nachgebauten Exemplare ebenfalls den „Rheingold“ zogen. Deshalb werten wir es nicht als Kompromiss.

E 10 1312 trug ihre Ursprungsfarbe übrigens noch bis 1966 und wäre damit recht breit einsetzbar. Auch E 10 1308, 1310 und 1311 wären passende Alternativnummern gewesen, die Betriebsnummer 1309 war ja bereits Vorlage.

weiter auf Seite 20



Die echte E 10 1266 trägt beim Kurswagenaustausch zwischen TEE 9/10 „Rheingold“ und TEE 21/22 „Rheinfeil“ am 26. Februar 1968 in Duisburger Hbf (Bild oben) schon Purpurrot-Beige. Die nicht mit dem Märklin-Modell identische Front fällt dennoch auf. Foto: K.D. Hensel, Eisenbahnstiftung

E 10 1312 trägt 1965 in Frankfurt (Main) Hbf noch den Ursprungslack (Bild unten). Mit umlaufender Griffstange und Trittblechen wäre sie eine geeignete Vorlage gewesen, um ohne Mehraufwand ein korrektes Modell zu liefern. Foto: Reinhold Palm, Eisenbahnstiftung

Fortgeschrieben hat sich ein Fehler auch wieder in der Zugpackung 87266: Der Aussichtswagen zeigt nebeneinander jeweils vier Seitenfenster in der Aussichtskanzel und gehört damit zu den Nachbauten für den Rheinfeil. Unterhalb des Fensterbands wäre er dann mit „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ statt „RHEINGOLD“ beschriftet, kam aber auch in beiden Zügen zum Einsatz.

Auch das hat Märklin nicht zum ersten Mal ignoriert, obwohl am Schriftzug kaum ein Herz hängen dürfte. Erwartet hätten wir, dass die als Relief nachgebildeten plus die fehlenden Fensterstege für acht Fenster in Reihe bedruckt werden, um auf diese Weise näher ans Vorbild heranzurücken. Das ist leider nicht geschehen.

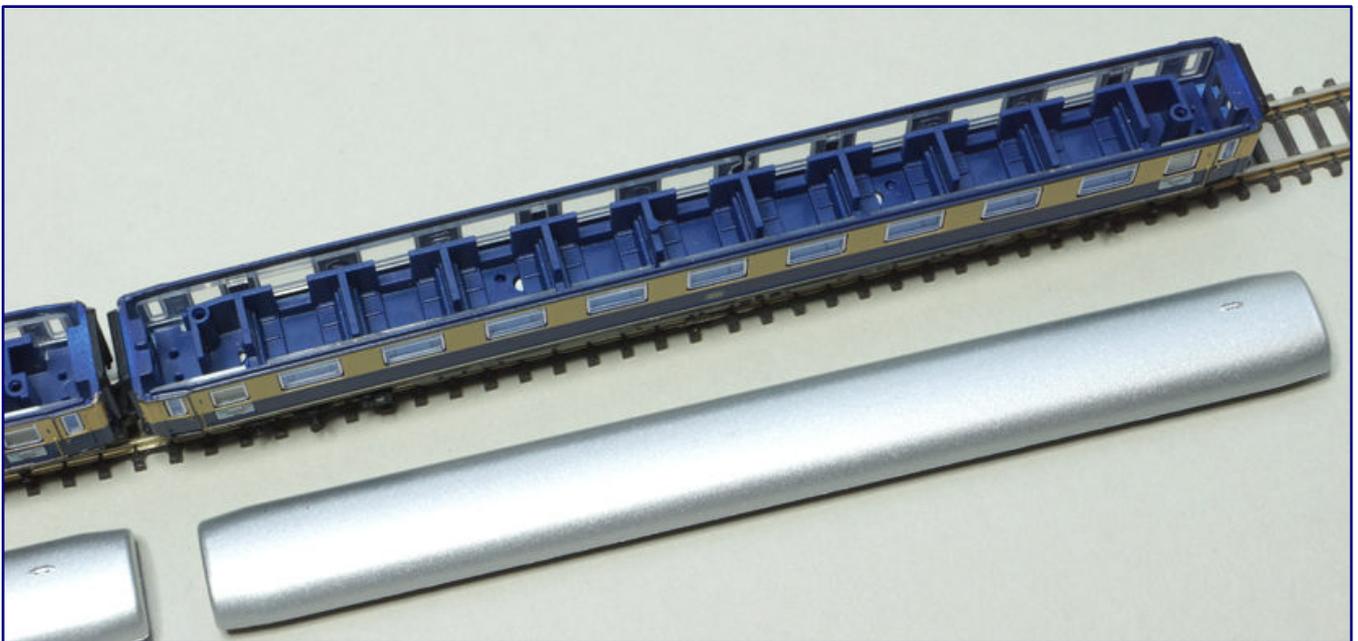


Der Rheingold verteilt sich auf zwei Wagenpackungen: Die erste (87266) enthält zwei Abteilwagen Av4üm-62 und den Aussichtswagen AD4üm-62 (Bild oben). Dieser besaß immer schon eine Inneneinrichtung im Oberdeck, die konsequent dem Vorbild folgt und deshalb rot abgespritzt wurde (Bild unten). Im Unterdeck muss das Modell weiter ohne solche Nachbildungen auskommen.

Ein großes Lob verdienen aber die Inneneinrichtungen, die nicht angekündigt waren und sich bis heute nicht in der Produktbeschreibung wiederfinden! Nur der Aussichtswagen AD4üm-62 trug sie in der Kanzel immer schon, im kräftigen Rot des Vorbilds fällt sie auch gleich auf. Im Untergeschoss, wo sich Bar und Gepäckraum befanden, fehlt sie in diesem Fall aber nach wie vor.

Anders ist das allerdings bei den beiden Abteilwagen Av4üm-62, deren Sitze blau bezogen waren. Ihnen hat Märklin neue Inneneinrichtungen mit Abteilwänden und Sitzen spendiert, die von außen dank kräftiger Farbe durchaus wahrnehmbar sind.

Das ist auch beim selben Exemplar der Wagenpackung 87284 der Fall, wo sich dieselbe Einrichtung wiederfindet. Der Großraumwagen Ap4üm-62 zeigt sie in gleicher Farbe und ähnlicher Form, Wände im Inneren sind hier allerdings naturgemäß nicht zu finden.



Die zweite Packung (87284) sorgt neben einem weiteren Abteilwagen für den ebenfalls in Zugbild gehörenden Großraumwagen Ap4üm-62 und den markanten Buckelspeisewagen WR4üm-62 (Bild oben). Der Abteilwagen gibt mit seiner Inneneinrichtung die einst blau bezogenen Sitze des Vorbilds wieder (Bild unten).

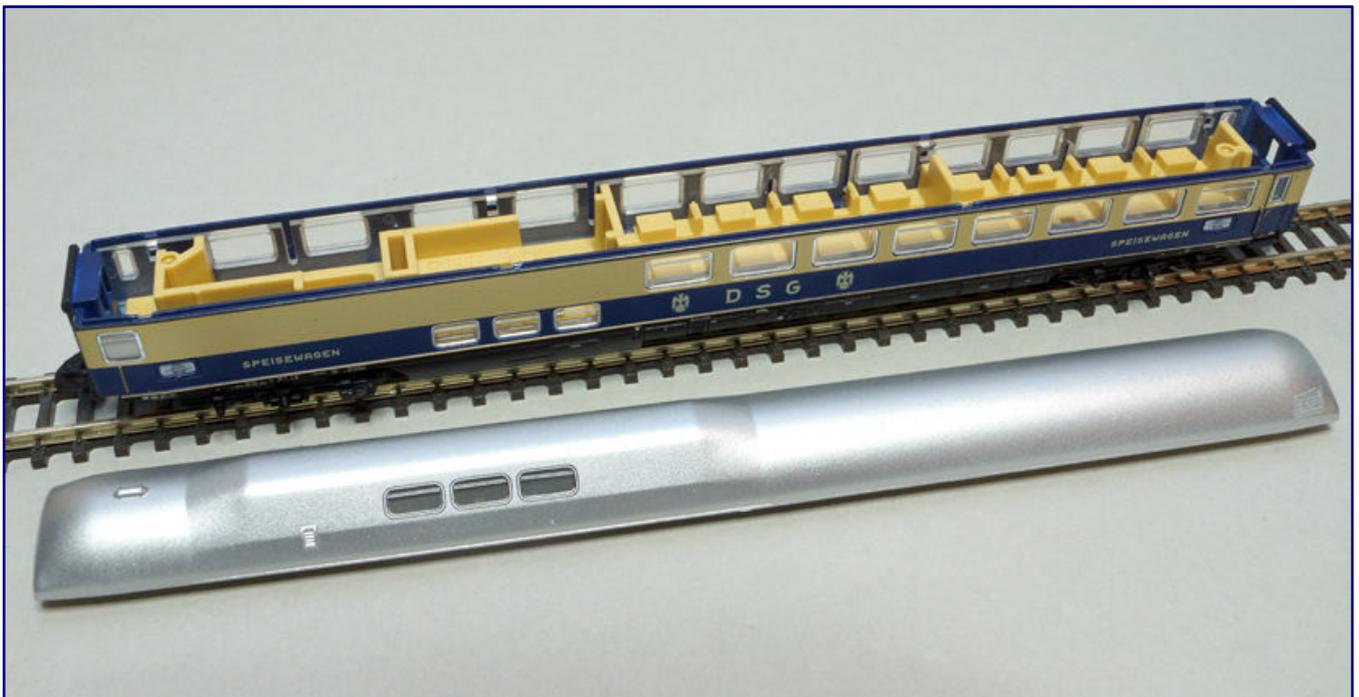
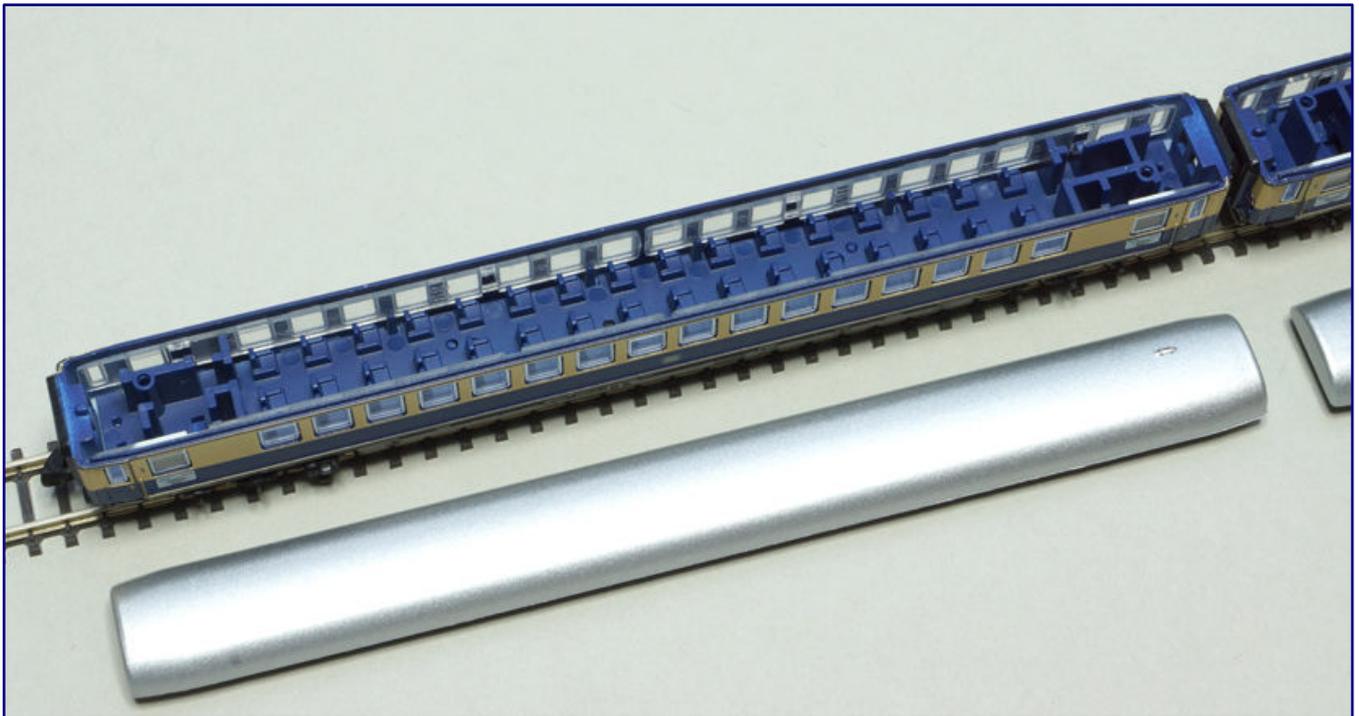


Bild oben:

Auch die Sitze des Großraumwagens waren beim Vorbild ursprünglich blau bezogen. Entsprechend finden wir auch bei dessen Modell eine zum Abteilwagen farblich identische Inneneinrichtung. Entsprechend der Vorlage zeigt sie aber eine 2+1-Anordnung mit Mittelgang sowie Toilettenräume an beiden Fahrzeugenden.

Bild unten:

Im optischen Kontrast dazu steht die helle Einrichtung des Speisewagens. Sie berücksichtigt neben zwei Speiseräumen, getrennt durch eine Mittelwand, auch die doppelstöckige Küche, die für den markanten Buckel im Dach dieses Waggons sorgte und ein Alleinstellungsmerkmal unter allen Speisewagen der DSG schuf.



Erkennen Sie im Bild oben einen Unterschied zwischen den Fenstern im Unter- und Obergeschoss des Buckelspeisewagens? Die unteren Fenster sind separat eingesetzt, die oberen lässt Märklin durch Aufdrucke plastischer erscheinen. Sehr positiv fallen auch die Gestaltungen der Wagenenden ins Auge (Bild unten): Sowohl das Kobaltblau als auch das Beige läuft um die Ecken herum, die Zugschlusslaternen sind rot abgesetzt. Nicht vergessen wurde auch der elegante, schwarze Zierstreifen zwischen Fensterband und Dachkante.

Ein Genuss ist auch der Buckelspeisewagen WR4üm-62 geworden. Dies liegt teilweise auch an seiner neuen Inneneinrichtung in einem hellen Gelbton, die Gastraum und zweistöckige Küche umfasst. Ein weiterer Pluspunkt ist die auffallend gelungene Bedruckung des Daches: Dies ist in transparentem Kunststoff angespritzt worden und nah RAL 9006 Weißaluminium lackiert worden.

Das war auch zuvor der Fall. Ausgespart wurden stets die Fenster des oberen Küchenbereichs. Erstmals hat Märklin nun aufwändig auch die Fensterrahmen mitgedruckt und es so erreicht, dass sie plastisch abgesetzt und wie Einsetzteile wirken. Es ist ein kleiner Schritt mit großer Wirkung.

Lackierung und Bedruckung sind durchweg die Stärken aller drei bislang vorgestellten Produkte: korrekte Farben, sauberes Spritzbild und dazu lupenlesbare wie treffsichere Tampondrucke. Erfreut festgestellt haben wir auch, dass die kobaltblauen und beigefarbenen Streifen sauber um die Wagenecken geführt sind.

Die Übergangsbereiche sind kobaltblau lackiert, alle Wagen mit Kurzkupplungen ausgestattet. In Summe führt diese Produktpflege dazu, dass wir wohl die beste Auflage dieses Zugs vor uns liegen haben und er alle Vorgänger aufs Abstellgleis verweist.

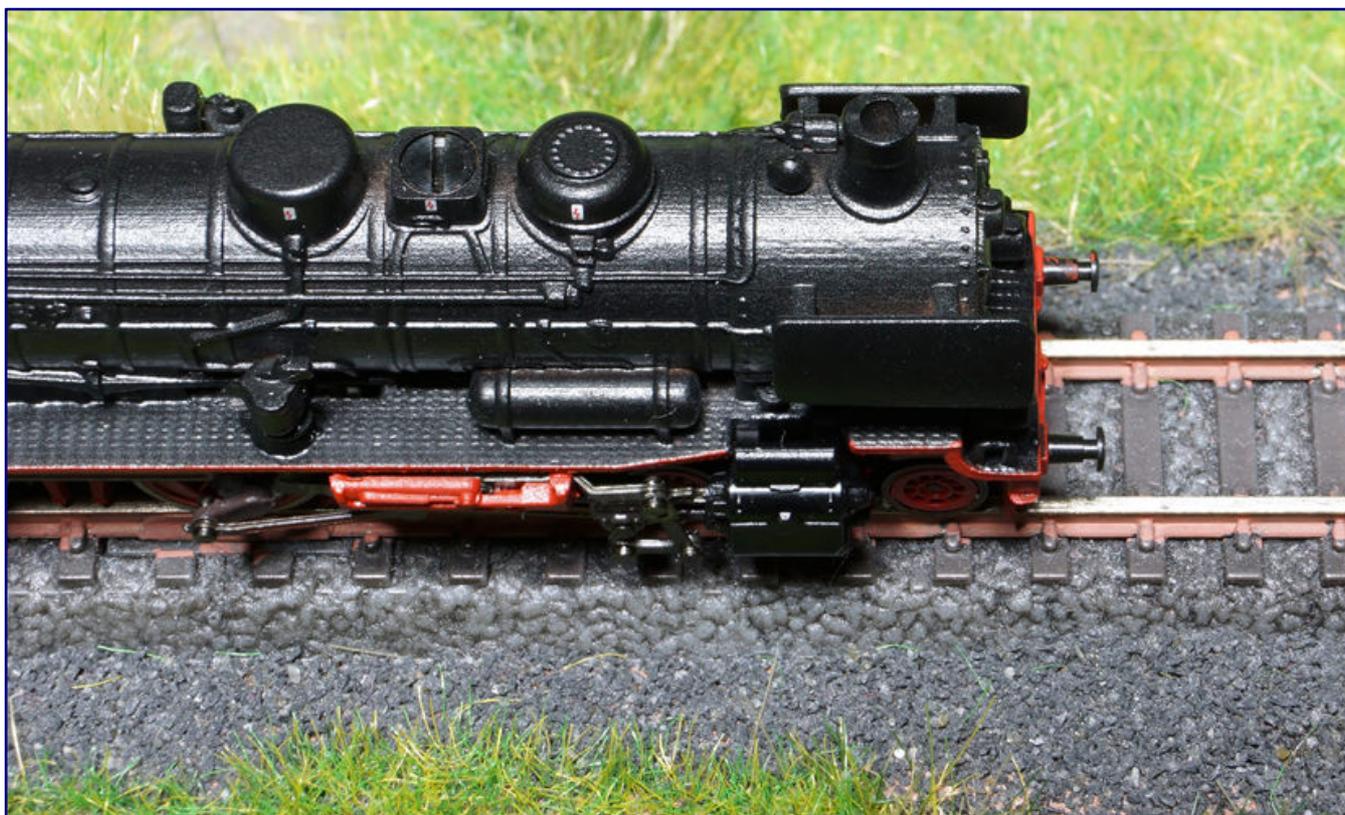
Doch da ist noch eine weitere Neuheit, die einen ebenso genauen Blick verdient: die Schlepptenderdampflok der Baureihe 038 (88909) mit Wannentender. Gefreut haben sich die Zetties über dieses zweite Modell nach der Museumslok 38 3199, das wieder mit Hilfe des Bronze-Feingussverfahrens hergestellt wird.



Wie die Vorgängerin, die ebenfalls im Bronze-Feinguss hergestellt wurde, so ist auch 038 958-5 (88909) eine dreidomige Vertreterin dieser Baureihe. Ansprechend wirken die per Schablonenlackierung rot abgesetzten Träger am Wannentender.

Auch in diesem Fall handelt es sich um ein Vorbild mit drei Domen auf dem Langkessel. Abweichend zur Museumslok entdecken wir aber ein Führerhaus mit Lüfteraufsatz über die volle Dachlänge. Eine einseitige Indusi auf der Lokführerseite besitzt sie ebenfalls.

Allerdings sind der Magnet unter dem Führerhaus und dessen Halter wie auch Anschlüsse gröber umgesetzt worden als beim Referenzmodell. Einschränkend auf das Aussehen wirkt sich die Erhebung auf der Führerhausseitenwand aus, die aber eben vorbildgerecht ist: Dort brachte die Bundesbahn die Elektrik der Anlage unter.



Markant sind die Wiedergaben des an den Führerstand angebauten Kastens und des Indusi-Lokmagnets auf der Lokführerseite (Bild oben). Erstmals haben Witte-Bleche bei der Baureihe 38 nun die korrekte Größe und auch vorbildrichtige Halterungen (Bild unten).

Richtig wiedergegeben ist, dass auf diesem Kasten der Ege-Keks und die Loknummer befestigt waren. Doch beim Vorbild stand das Schild mit der Betriebsnummer rechts und links über, was den Kasten zusätzlich wie einen Fremdkörper wirken ließ.

Hier hat sich Märklin offensichtlich nicht getraut, ein separates Schild anzusetzen und hat seinen Tampondruck einfach skaliert, um mit der Fläche des Indusi-Kastens auszukommen. Das ist nur ein Kompromiss, den wir aber akzeptieren können, weil die geringere Schriftgröße nicht allzu sehr auffällt und es ein abbruchgefährdetes Teil vermeidet.

Angenehm fällt auch das Fahrwerk mit seiner Detailsteuerung ins Auge. Die feuerrote Farbe der Radsterne ist so gut getroffen, dass keinerlei Abweichung zum Umlauf oder der Pufferbohle wahrnehmbar ist. Das resultiert auch aus dem nicht feststellbaren Plastikglanz, der diese Teile wie separat lackiert wirken lässt.

Die Lackierung ist übers gesamte Modell sauber und auch Betriebsanschriften präsentieren sich vollständig wie fein aufgebracht. Hervorheben möchten wir an dieser Stelle die mit rotem Lack abgesetzten Träger für Puffer und Kuppelisen am Wannentender sowie Blitzwarnpfeile an den Domen und Revisionsanschriften auf der vorderen Pufferbohle.



Keine Abweichung sind im Glanzgrad zwischen Aufbau und Fahrwerk festzustellen. Loben möchten wir auch die seitlichen Drucke an den Domen. Und wir sehen erfreut, dass die neuen Windleitbleche nun korrekt nicht mehr über die Pufferbohle hinausragen.

Märklin rechtfertigt den höheren Kaufpreis eines Feingussmodells also auch mit äußerst gewissenhafter Umsetzung. Da ist es nur noch eine Randnotiz, dass die Pufferhülsen nicht auch rot lackiert sind. Passenden Lack zur Hand, ließe sich auch das selbst beheben und den Eindruck perfektionieren. Schwarz absetzbar wären dann auch die angedeuteten Bremsschläuche und Kupplungshaken.

Das besondere Bonbon sind aber die nun größenrichtigen Witte-Windleitbleche mit ebenso korrekten Haltern. Alle Dampflokmodelle aus Göppinger Produktion haben sonst falsche Halterungen an den Witte-Blechen. Bei der ehemaligen P 8 mussten sie wegen deren kompakter Bauweise kleiner ausgeführt werden und schließen vorne etwa mit der Pufferbohle ab.

Bei allen Modellen war das zuvor nicht der Fall und wirkte insofern etwas befremdlich. Die Wirkung des geänderten Teils, das Bestandteil des Feingusses und nicht separat angesetzt ist, verblüfft enorm und wirkt sehr ansprechend.

Daher verwundert es uns, dass wir dazu bislang keine Leserstimmen vernommen haben. Schließlich handelt es sich auch hier wohl um das bislang beste Modelle der Baureihe 38 aus dem Hause Märklin. Sollten Sie es übersehen haben, dann schauen sie nun mal genau hin und gleichen die verschiedenen Modelle ab!

Hersteller der Modelle:
<https://www.maerklin.de>

Der Weg zur ersten Anlage (Teil 7)

Plötzlich kehrt der Winter zurück

Nachdem es zuletzt im Januar an unserer Schneeanlage voranging, soll der Winter heute noch ein Mal zurückkehren. Einige Vorbereitungen, die wir getroffen haben, werden nun zum Abschluss gebracht, weitere für den Weiterbau getroffen. Und dann ist da noch ein Modell, das weitgehend im Eigenbau entstehen soll, weil wir nichts exakt Passendes für unsere Ideen gefunden haben.

Zum Abschluss des letzten Teils zur Noch-Schneeanlage haben wir den Dorfhäusern und dem Bahnhofsgebäude Eiszapfen aus dem Faller-Sortiment verpasst, um sie bereits auf den Winter zu trimmen.

Später sollen sie auf den Dächern noch passende Schneeauflagen erhalten, die zu deren jeweiliger Neigung und Dämmzustand unterhalb der Dachpfannen passen. Dafür haben wir uns bereits erforderliches Material beschafft: Busch bietet eine Kristallschneepaste (Art.-Nr. 7172) an, die für diesen Zweck ideal sein sollte.



Heute geht es endlich an der Winteranlage weiter. An der Reihe ist dieses Mal vor allem ein Hausbau – aber nicht aus der Schachtel.

Auch der Pulverschnee von Noch (08750) soll zum Einsatz kommen und die Landschaft wie von Puderzucker überzogen darstellen. Doch bevor es so weit ist, haben wir noch einige Details vorzubereiten, die für uns einfach dazugehören.

So haben wir einen Laubbaum-Rohling von Faller für unsere Zwecke angepasst und der Packung „Dorfausschmückung“ einige Teile entnommen. Inzwischen haben wir sie mit grauem Sprühlack überzogen, um ihnen den Plastikglanz zu nehmen. Das soll für das Denkmal bereits reichen, die Bank und der Baum wechseln vom Grau aber noch zu einem passenden Braun.



Nach den Stellproben aus der letzten Folge stand das Kolorieren der ausgewählten Teile an: Auf das Grundieren folgt ein Pinselauftrag mit den schnelltrocknenden Tamiya-Farben, die fürs Lackieren von Plastikteilen ideal sind.

Stamm und Äste des kahlen Laubbaums erstrahlen nach einem Pinselüberzug mit der Tamiya-Farbe Rotbraun (XF-64) im vorbildgerecht matten Bild. Die Rundbank darf sich davon etwas abheben, damit sie besser wahrgenommen wird und erhält eine hellere Farbe (XF-52; „Erde matt“).

Der bis auf die verpflichtenden Schneespuren nun fertig vorbereitete Baum wird übrigens nicht der einzige auf der kleinen Anlage bleiben, wohl aber im Dorfbereich. Auf die Hänge im Hintergrund sollen später Schneetannen von Busch (6566) kommen. 20 Stück enthält eine solche Packung, die nicht ansatzweise ausreichen werden.

Zwei bis drei Packungen brauchen wir auch für eine derart kleine Anlage. Deshalb ist dies der richtige Zeitpunkt, sie frühzeitig zu beschaffen: Zum einen sind Bäume auf jeder Anlage ein finanziell großer Posten, zum anderen bleibt noch Zeit, diese vom Händler bestellen zu lassen, falls sie nicht in ausreichender Menge vorrätig sind.

Einen Ziehbrunnen, der vor zwei Jahren als Musterstück für den Bronzefeinguss in Göppingen abgegeben wurde, möchten wir als feines Kleinod auch noch im Bereich eines der beiden Bauernhöfe unterbringen. Auch er erhält deshalb eine graue Sprühgrundierung und anschließend eine Pinselbehandlung mit verschiedenen Revell-Farben.

weiter auf Seite 30



Der kahle Baum, Rundbank und Denkmal stehen fertig lackiert bereit (Bild oben). Im Bereich des kleinen Parks möchten wir auch noch eine Werbewand von HOS-Modellbahntechnik aufstellen, ebenso an der Bahnstrecke einen Streckenfersprecher aus gleichem Hause. Das BÜ-Überwachungssignal hat Modeba (Bild unten) zugeliefert, zu dem wir unter der Anlage einen Platz für die Blinkelektronik von Tams suchen.

Gedanken machen wir uns auch ums Ausstatten weiterer Anlagenbereiche: So haben wir einen zur dargestellten Zeit passenden Fahrkartenautomaten (2088-5) und einen beleuchteten Sinalco-Getränkeautomaten (3141-5) aus dem Programm von Modellland beschafft. Auch ein Ausschneidebogen mit Werbeplakaten (7530-5) wird noch gute Dienste leisten.

Zusätzlich ausgesucht haben wir uns einen Streckenfernsprecher und eine Werbeplakatwand von HOS-Modellbahntechnik, die im Sortiment des 1zu220-Shops gelistet sind. Die Plakatwand stellen wir später im kleinen Park hinter dem Bahnhof auf.

Im gut einsehbaren Bereich des Innenkreises soll später ein BÜ-Überwachungssignal (04172) von Modeba stehen. Diese braucht noch eine Elektronik, die die weiße LED im Signalschirm im passenden Takt blinken lässt.

Zugleich muss diese so aufgebaut sein, dass sie auf der Unterseite der Anlage in den Hohlstellen fest verbaut werden kann. Das passende Produkt haben wir bei Tams Elektronik gefunden: Wechselblinker WBA-1 (53-03017-01) mit einstellbaren 1 bis 2 Hz Blinkfrequenz und festem Gehäuse zum Schutz des Bausteins.



Stellprobe mit zwei Unterständen für landwirtschaftliche Geräte (Art.-Nr. Z101B) von Klingenhöfer Miniaturen: Ihre Gesamtlänge ist zu groß, es bliebe kein Platz fürs Bauernhaus mehr. Zugleich reichen ihre Breite und Höhe aber nicht aus, um einen moderneren Traktor dort unterzustellen. Das heißt, wir müssen noch Hand anlegen!

Heute bleibt es bei all diesen Teilen aber nur bei Pass- und Aufstellproben. Gebaut werden soll an anderer Stelle. Am vorderen Anlagenrand ist rechts ein Bauernhof, der neben dem Wohngebäude noch etwas angereichert werden soll. Geplant ist hier ein landwirtschaftlicher Unterstand für Fahrzeuge und Geräte.

Nach vorne soll dieser für den Betrachter gut einsehbar sein, denn unterstellen möchten wir dort einen Mercedes-Traktor „MB trac“ mit kleineren Defekten, der als Liebhaberstück erhalten und teilweise mit einer Plane abgedeckt sein wird.

Die Grundmaße bestimmen wir grob anhand einer Aufstellprobe mit dem Traktormodell und entscheiden uns zunächst für einen Komplettbau aus Holz. Doch glücklicherweise gelangen uns zwei Unterstände für landwirtschaftliche Geräte (Z101B) von Klingenhöfer Miniaturen in die Hände: Sie entsprechen vollständig unserer Idee und sind aus gefrästem Polystyrol gefertigt.

Da sie aber zum Unterstellen modernerer und damit größerer Schlepper zu klein sind, müssen wir Hand anlegen. Sie zu einem zusammenzufügen, greift leider zu kurz. Wir werden sie nicht nur zerlegen, sondern in alle Richtungen erweitern müssen.

Deshalb trennen wir mit dem Faller-Bastelmesser vorsichtig die Dächer ab. Aus dem noch völlig unlackierten Exemplar trennen wir zwei Ständerbreiten der Rückwand heraus. Anschließend trennen wir auch die Rückwand des anderen Exemplars auf und fügen dieses Stück dort ein.

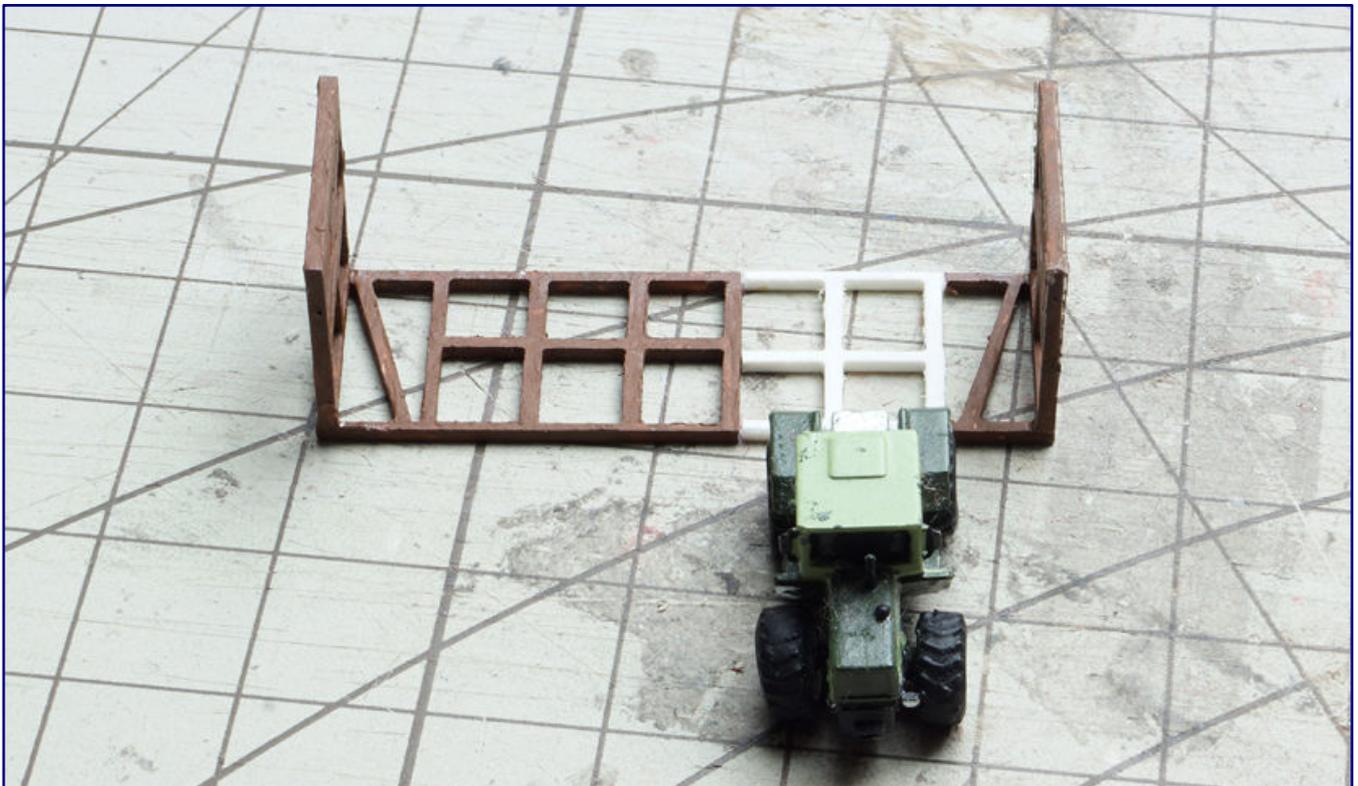
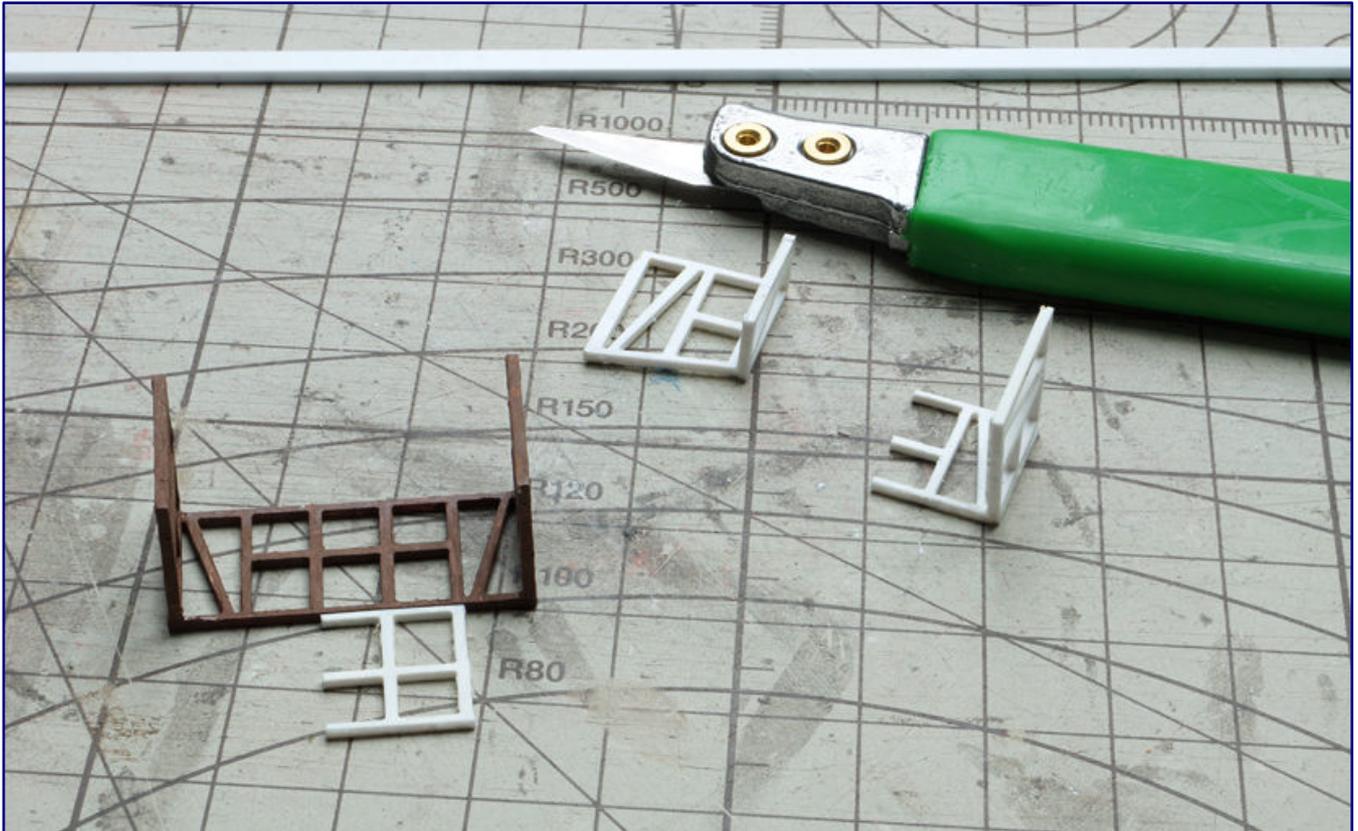


Aus zwei mach' eins! Unsere Bastelarbeit beginnt mit dem Abtrennen der Dachauflage. Anschließend werden wir auch noch das Ständerwerk zerlegen.

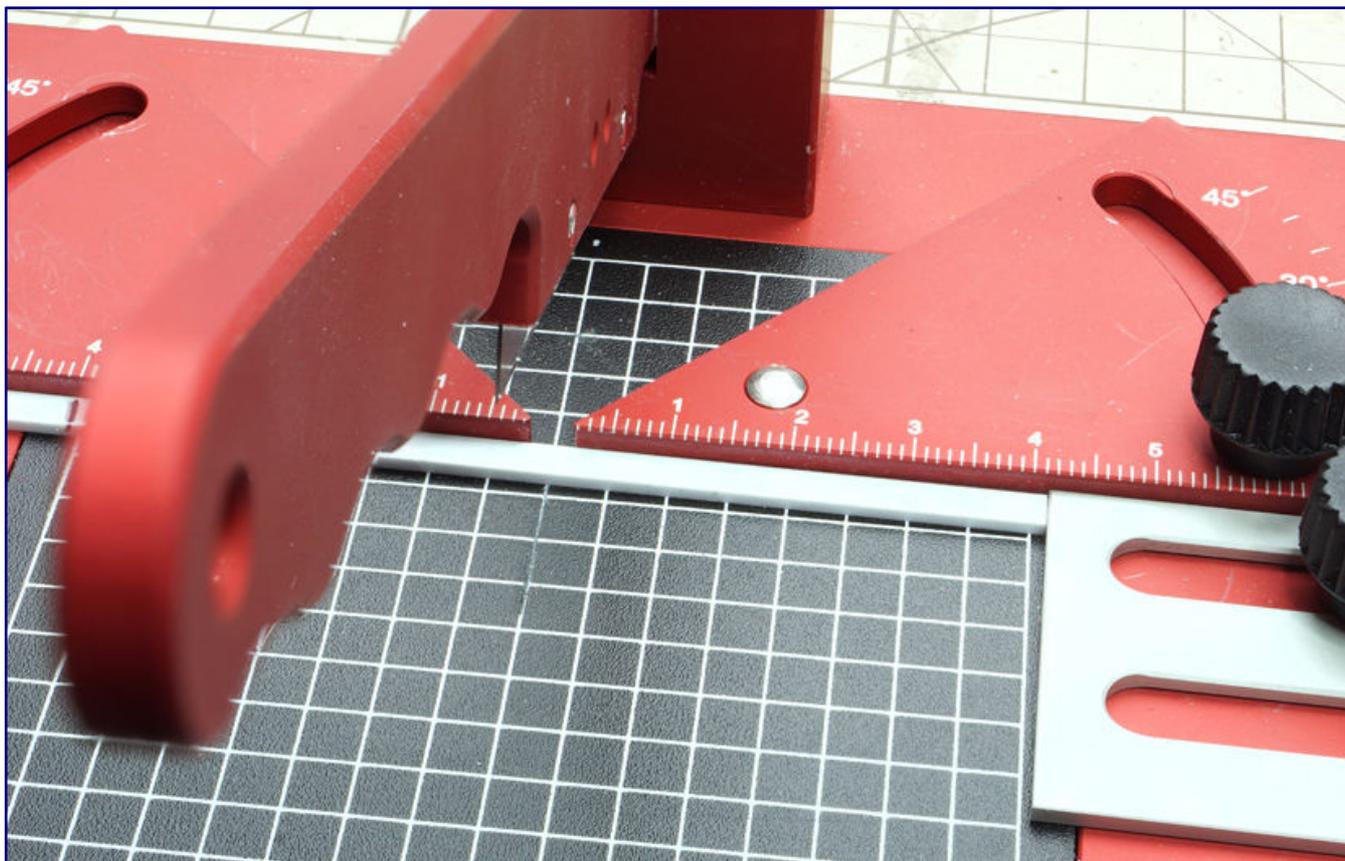
Für eine sichere Klebeverbindung sorgt Pattex Special Modellbau, der sich mit seiner Kanüle fein wie punktgenau dosieren lässt. Da er auch schnell abbundet, kommen wir auch zügig voran. Nun messen wir die Länge der Rückwand aus (4,2 cm) und schneiden aus Evergreen-Polystyrolstreifen (Rechteckprofil) einen Sockel, der das Holzfachwerk anhebt. Später soll dies ein Betonfundament nachbilden.

Zwei weitere dieser Streifen längen wir identisch ab (2,5 cm) und verlängern mit ihnen das Fundament nach vorn. Bei diesen Arbeiten leistet das Schneidewerkzeug „Mitre Cutter Tool“ (RP-CUTR) von RP Toolz wertvolle Dienste, weil wir die Schnittlänge präzise voreinstellen können und auch auf Gehrung schneiden können – das soll gleich noch wichtig werden.

weiter auf Seite 34



Aus dem Ständerwerk des noch unlackierten Unterstands schneiden wir auf der Längsseite zwei Gefachbreiten aus (Bild oben). Anschließend fügen wir sie an passender Stelle ins aufgetrennte Ständerwerk des anderen Exemplars wieder ein (Bild unten). Nach dem Verkleben geht es weiter mit dem Aufbau unserer offenen Fahrzeughalle.



Mit Hilfe des Hebelschneiders von RP Toolz (RP-CUTR) gelingt das Ablängen der PS-Profile für den Betonsockel der Fahrzeughalle schnell und präzise (Bild oben). Auch die Gehrungsschnitte für alle schrägen Balken im Dachbereich und Ständerwerk gelingen mit diesem Werkzeug perfekt (Bild unten).

In gleicher Verfahrensweise legen wir auch noch Polystyrolstreifen (Quadratprofil 1,5 x 1,5 mm) auf die obere Seite auf. Nach vorne lassen wir sie etwas über den Sockel hinaus überstehen, um sie dann passend abzulängen.

Nach Anziehen des Klebers legen wir die jeweilige Seitenwand auf die Schneidmatte, das Stahllineal darauf so an, dass es im Dachbereich die Schnittlänge im passenden Winkel markiert. Mit dem Bastelmesser ist es nun ein kleiner Schnitt und das Teil passt. Auf der Gegenseite wiederholen wir dies.



Kleine Vorschau auf die noch folgenden Teile: Eingangs klingt es bereits an, dass wir unser Material frühzeitig beschaffen. Dazu gehören auch ein Fahrkarten- und Getränkeautomat von Modellland, dazu (historische) Werbeplakate, die an mancher vergessenen Hauswand viele Jahre überlebt haben.

Auch die beiden senkrechten Endstützen fertigen wir nun an, im oberen Bereich ist der Winkel der Dachneigung zu beachten. Das RP-Toolz-Werkzeug liefert uns schließlich auch noch die passende Leiste, um sie an der vorderen Dachkante zwischen die Balken der Schrägen zu kleben. Nun haben wir einen Dachringanker gebaut, der das Gebäude windfester machen würde.

Die Einstellmöglichkeiten des Schneidbalkens ermöglichen es uns jetzt noch, eine an der Vorderseite mittig zu verbauende Stütze samt Betonsockel zu schneiden sowie zwei kurze Diagonalstreben für das Leiten der Kräfte. Auch das neue Ständerwerk an den Seitenwänden erfordert noch Gefache und Diagonalstreben zum Ableiten der Kräfte vom Dach ins Erdreich.

Ohne den Charakter des Klingenhöfer-Unterstands zu verändern, haben wir das Gebäude nun im erforderlichen Maß vergrößert. Wir unternehmen eine letzte Stellprobe und sind zufrieden. Noch fehlen das Pfannendach und die Holzverkleidungen der Wände, die in einem folgenden Teil erstellt werden sollen.

Vorbereiten werden wir bis dahin auch die Farbgebung des noch weißen Kunststoffmaterials. Matt braunes Acrylspray von Noch (61173) sorgt schnell für stabil wirkende Holzbalken, die nach dem Verkleiden nur innen sichtbar sein werden. Dieselbe Acrylfarbe benutzen wir auch, um einen Kibri-Jägerzaun aus der Restekiste vom Plastikglanz zu befreien. Er wird ein Stück des Grundstücks neben dem Unterstand zur Bahnstrecke hin sichern.



Unsere für den Betrachter einsehbare Fahrzeughalle nach Maß steht und auch das Bauernhaus findet nun noch ausreichend Platz. Nach hinten werden wir das Grundstück noch etwas einfrieden, zuvor erhalten die Plastikteile aber noch einen mattbraunen Überzug mit Acrylspray von Noch. Und dann können auch bald die Dachdecker anrücken!

Im nächsten Teil zu dieser Anfängeranlage wird die Landschaft dann schon mehr Gestalt annehmen, denn inzwischen warten einige Teile auf den Einbau. Wir sind gespannt, wie sie alle zusammen auf den Betrachter wirken werden. Und dann müssen wir es auch bald schneien lassen...

Eingesetztes Material:

<https://www.faller.de>
<https://www.klingenhoefer.com>
<https://www.noch.de>

<https://www.patex.de>
<https://www.rptoolz.com>
<https://www.tamiya.de>

Vorbereitende Einkäufe:

<https://www.busch-modell.de>
<https://www.modeba.de>
<https://www.modelland.de>

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

Rheinische Eisenbahngesellschaft

Untergegangener Gigant

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft war eine des großen Bahnunternehmens aus der Pionierzeit der Schienenwege. Sie erschloss den Aachener Raum und das Rheintal, um dann als dritte Gesellschaft auch von der Wirtschaft im Ruhrgebiet zu profitieren. Wie ihre Konkurrenten erlebte sie große Renditen und herbe Verluste, bevor Preußen die Eisenbahn zur Staatsaufgabe machte.

Bernd Franco Hoffmann
Die Rheinische Eisenbahngesellschaft
Geschichte und Gegenwart in faszinierenden Bildern

Sutton Verlag GmbH
Tübingen 2024

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
160 Seiten mit 130 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96303-463-3
Preis 29,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Bernd Franco Hoffmann arbeitete als Autor und Journalist u. a. für die Kölnische Rundschau, den Kölner Stadt-Anzeiger und die TAZ sowie für Sender wie WDR, RTL und Kabel 1.

Aus seiner fachkundigen Feder haben wir bereits die regionalgeschichtlichen Bände zur Köln-Mindener Eisenbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vorgestellt.



Diese beiden Gesellschaften erreichten als erste und zweite das Ruhrgebiet, um so den Grundstein für den rasanten Aufstieg des Kohlebergbaus und Stahlproduktion zu legen. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft war das dritte große Unternehmen im heutigen Nordrhein-Westfalen, das schließlich auch ins Ruhrgebiet drängte.

So taucht der Autor tief in die Geschichte ein und führt aus, wie wenig sich Preußen nach Errichten der ersten deutschen Eisenbahn um das neue Verkehrsmittel kümmerte, seine Möglichkeiten verkannte und den Bau von Eisenbahnstrecken auch nicht förderte.

Damit war der Start in der preußischen Rheinprovinz (wie auch in Westfalen) keineswegs einfach. Impulse für die Eisenbahn kamen von Friedrich List sowie den Gewerbetreibenden landein und landab, die nur erfolgreich sein konnten, wenn sie ihre Erzeugnisse schneller und günstig auch in weiter entfernte Märkte schaffen konnten.

Nur privates Kapital kam in Frage, um solche Vorhaben zu finanzieren, Städte und Gemeinden förderten dies, um einen Anschluss an die weite Welt zu erhalten und langsam, dann aber immer schneller, entstanden einzelne Strecken und kleinere Netze, die schließlich auch zusammenwuchsen.

Doch bis dahin war es stets einer weiter Weg, der immer wiederkehrende Prozesse auslöste: die Suche nach der besten Trassierung, Prüfen der Machbarkeit, Erlangen einer Konzession und Einsammeln des erforderlichen Kapitals, um mit dem Bau beginnen zu können.

Bernd Franco Hoffmann skizziert ausführlich, wie die Rheinische Eisenbahngesellschaft (RE) entstand und durch Höhen und Tiefen gehen musste. Auch ihr Führungspersonal änderte sich, zeigte aber schließlich eine beeindruckende Konstanz.

Geprägt ist ihre Geschichte bis zuletzt von Konkurrenz und dem Mitprofitieren renditeversprechender Verbindungen. Das brachte den Bahngesellschaften, die sich zwangsläufig auch untereinander nicht grün waren, häufig auch laute, öffentliche Kritik ein. Widerstand kam lange und oft vom Militär.

Wir tauchen tief ein in die Geschichte des 19. Jahrhunderts, um den Zeitgeist aufzusaugen und zu erleben, wie sich die politischen Ansichten zu ändern beginnen. Schließlich beteiligt sich auch der preußische Staat an Bahnunternehmen, häufig zum Abwenden existenzbedrohender, finanzieller Schief lagen. Inzwischen ist die Eisenbahn unverzichtbar geworden.

Verfolgen können wir, wie die Rheinische Eisenbahn den Aachener Raum erschließt und einen Anschluss nach Belgien schafft, sich in der Eifel schwertut, im mittleren Rheintal baut und so den Süden mit dem Norden verbindet.

Schließlich sollen der Raum Düsseldorf und Wuppertal selbst erschlossen werden, um bis ins Ruhrgebiet zu gelangen, wo Kohle und Stahl satte Gewinne versprechen. Auch viele Fehlschläge sind darunter und drei konkurrierende Bahnunternehmen verkraftet auch das Ruhrgebiet nicht auf Dauer.

Schließlich erleidet die RE dasselbe Schicksal wie ihre Konkurrenten. Der Staat schafft nicht nur eine Verwaltung für die Bahn und mischt sich ins Geschäft ein, sondern beteiligt sich an ihnen, kauft sie auf und führt sie schließlich in einer Staatsbahn zusammen, um zu konsolidieren und das Schienennetz im Sinne des Gemeinwohls weiterzuentwickeln.

Ein Rückblick zum Ende des Werks zeigt, wo die Rheinische Eisenbahngesellschaft Spuren hinterlassen hat, welche Strecken bis heute im Betrieb sind und wirtschaftlich ein Rückgrat bilden, aber auch, wo bestenfalls Radwege alte Trassenführungen zeigen.

Gespickt mit historischen Aufnahmen und Zeichnungen sowie Fotografien aus der älteren und jüngeren Gegenwart liegt eine Lektüre vor uns, die nicht nur kurzweilig zu lesen ist, sondern viel Wissen vermittelt. Wer Interesse an der Geschichte der von der RE erschlossenen Regionen und der Eisenbahn im Speziellen hat, kommt hier nicht zu kurz.

Die Inhalte hinterlassen Eindrücke und auch Ideen. Wer die Historie der deutschen Eisenbahn versteht und sich in frühere Zeiten hineinversetzen kann, der wird seine Projekte auch umso authentischer umsetzen können. Deshalb ist dieser Band für Geschichts- und Eisenbahnfreunde wie auch Modellbahner gleichermaßen geeignet.

Verlagsseiten:
<https://www.verlagshaus24.com/sutton>

Die Kurzhauber mit Stern **Mercedes' Erfolgstyp**

Kurzhauber blieben nur ein Übergang von den langen Schnauzen der Vorkriegszeit zu den modernen Frontlenkern. Dennoch währte ihre Bau- und Betriebszeit rund vierzig Jahre! Erfunden wurden sie keineswegs in Deutschland, aber hier waren sie auf lange Zeit geschätzt und beliebt – auch bei Modellbahnfreunden. Ein Buch setzt den Vertretern mit Stern ein umfassendes Denkmal.

Achim Gaier
Mercedes-Benz LKW
Die unvergessenen Kurzhauber

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2021

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
272 Seiten mit 280 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04371-8
Best.-Nr. 04371
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Mit dem Zweiten Weltkrieg war die Ära der Langhauber-Lastwagen schnell vorbei. Alle deutschen Nutzfahrzeughersteller entwickelten frühzeitig neue Modelle, die statt der langen „Schnauzen“ nun deutlich kürzere Hauben besaßen. Für den Frontlenker schien die Zeit aber noch nicht reif, die neuen Typen markierten eine Übergangszeit.

Die Ergebnisse bekamen verschiedene Namen, mit denen sich die Marken auch voneinander absetzen wollten: Magirus hatte Rund- und Eckhauber, bei Mercedes-Benz wie auch MAN hieß die neue Generation Kurzhauber.

Doch welchen Namen wir dem Kind auch geben und wie das jeweils typische Gesicht auch aussah: Unverkennbar war eine neue Zeit angebrochen, zunächst geprägt von den runden Formen der Nierentischära.

Geblichen war nur, dass eine, wenn nun auch kürzere, Haube vor der Kabine dem Fahrer ein Gefühl von Sicherheit vermittelte. Und das sollte auch noch lange Zeit so bleiben. Im Falle von Mercedes-Benz endete die Produktion dieser Fahrzeuge erst in den neunziger Jahren!

Das vorliegende Buch ist in der Corona-Zeit erschienen, glücklicherweise aber noch ab Verlag erhältlich. Sein Erscheinen hatte sich, wie auch bei anderen Verlagen, durch die Folgen der Pandemie verzögert und kleinere Lücken erzwungen. Da wir es ursprünglich mit einem passenden Modellthema präsentieren wollten, stellen wir es Ihnen jetzt erst so spät vor.

Kurzhauber aus dem Hause Daimler-Benz haben schließlich auch im Maßstab 1:220 eine Tradition: Märklin legte solche Fahrzeuge für seinen Themenschwerpunkt „Das Werk“ auf, der vielen bekannte Zetties Michael Hering hat viele Fahrzeugvarianten im Eigenbau umgesetzt und mit Nano Models aus Italien hat aktuell ein Hersteller schwere Kurzhauber im Sortiment.



Entwicklungstechnisch folgten sie den Langhaubern, wie es bereits erwähnt wurde. Diese hat Achim Gaier bereits in einem Buch vorgestellt, das wir an dieser Stelle ebenfalls rezensiert haben. Der gebürtige Karlsruher und gelernte Buchhändler entdeckte seine Faszination für schwere Nutzfahrzeuge und ließ konsequent diesen Band folgen.

Wenn wir sagen, dass es genauso gut wie das vorausgegangene Buch gefällt, dann haben wir ein Fazit gleich vorweggenommen. Doch so einfach möchten wir es uns dann doch nicht machen. Die Inhalte seien hier noch hinreichend ausführlich vorgestellt.

Die Lastwagen der hier behandelten Bauform, ein Baukasten für verschiedenste Ausführungen und Typen, erschienen 1959. Der Motor befand sich nicht mehr vollständig vor dem Fahrerhaus, sondern war ein Stück in dasselbe hineingeschoben.

Ihr großer Erfolg rechtfertigt es, ihnen in enzyklopädischer Ausführlichkeit ein eigenes Buch zu widmen. Dieses liegt heute vor uns. Nachgezeichnet wird darin, warum der Kurzhauber entwickelt und 1959 eingeführt wurde.

Seine Technik wird ausführlich vorgestellt, ebenso die Werke, in denen die Fahrzeuge im Laufe der vielen Jahre gebaut wurden. Unterteilt nach Zeitabschnitten, werden die vielen Modelle und zwei Generationen strukturiert vorgestellt. Auch die neuen Typenbezeichnungen, auf die Mercedes-Benz in den sechziger Jahren umstellte, finden Erklärung – anderenfalls käme der Laie schnell durcheinander.

Die Spannungskurve findet ihren Höhenpunkt in einer ausufernden Typenvielfalt, bevor mit einem Kapitel zum langen Abschied der Bogen wieder abfällt. Blicke ins Ausland bis weit nach Übersee belegen, dass diese Fahrzeuge ein Erfolg und „Weltphänomen“ waren: Immerhin handelt es sich ja um die erfolgreichste Lkw-Baureihe von Mercedes-Benz.

Kein Weg führt an einem Anhang mit wichtigen Daten zu Produktionszahlen und den einzelnen Typen vorbei. Dieser basiert auf den Werken von Werner Oswald, die wir ebenfalls schon vorgestellt haben. In Summe füllt all das ganze 272 Seiten, eine durchaus beachtliche Menge im Vergleich zu anderen Fahrzeugportraits.

Dass diese auch verschlungen werden, ist dem sympathischen Schreibstil des Autors zu verdanken, aber auch einer reichhaltigen wie guten Bebilderung. Historische Aufnahmen, werbliche wie auch Werksdarstellungen wechseln sich ab mit Farbaufnahmen aus der jüngeren Betriebszeit und Diensten restaurierter Fahrzeuge – diese dann auch in passenden Kulissen.

Alles in allem geben wir eine klare Leseempfehlung für ein Buch, das viele Hintergründe, die Entwicklung, Geschichte und Technik sowie Typen und Modelle der Kurzhauber bestens zusammenfasst.

Die vom Verlag im Vorwort genannten Lücken, die sich wegen der Einschränkungen der Pandemie nicht mehr schließen ließen und einer überarbeiteten Auflage vorbehalten bleiben, sind für den Leser nicht bewusst wahrzunehmen.

Und so werden sicher nicht nur wir uns an Lastern erfreuen, die in leichter und mittlerer Ausführung sogar noch bis 1996 gebaut wurden. Jedem von uns sollten sie also aus dem Straßenbild noch gut vertraut sein.

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

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz für die Spur Z

Märklin 88808 - Diesellokomotive Baureihe 218

Vorbild: Dieselhydraulische Lokomotive 218 446-3 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Achsfolge Bo'Bo'. Betriebszustand der Epoche VI in der Farbgebung ozeanblau/elfenbein.

Modell: Aufwendige, vorbildgerechte Farbgebung in der Ausführung der Epoche VI, mit Glockenankermotor. Mit vorbildgerecht vergrößerten Puffertellern. Beide Drehgestelle mit allen Achsen angetrieben. 3-Licht-Spitzenbeleuchtung mit warmweißen/roten LEDs mit der Fahrtrichtung wechselnd. Dunkel vernickelte Radkränze. Länge über Puffer 75 mm.

Highlights:

- Einmalige Sonderserie.
- Glockenankermotor.
- Aufwendige Farbgebung.
- Lok in diesem Zustand sowohl für Epoche VI, als auch für Epoche IV einsetzbar.

~~249,00€~~ 199,00€



Märklin 88251 - Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen BR 815

Vorbild: Akkutriebwagen BR 515 und Steuerwagen BR 815 der Deutschen Bundesbahn (DB) in ozeanblau/elfenbein Farbgebung der Epoche IV. Zustand um 1978.

Modell: Fahrwerke aus Metall, Aufbauten aus Kunststoff. Beide Drehgestelle am Triebwagen angetrieben durch einen Glockenankermotor. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes LED-Spitzenlicht 3 x warmweiß/2 x rot. Hintere Spitzenbeleuchtung am Motorwagen abschaltbar. Nachbildung der Führerstände mit LED-Innenbeleuchtung. Angedeutete Inneneinrichtung mit Passagierraumbeleuchtung. Sehr hoher Detaillierungsgrad mit feiner und aufwendiger Farbgebung und Beschriftung. Gute Zugkraft durch hohes Fahrzeuggewicht. Länge über Puffer ca. 217 mm..

Highlights:

- Glockenankermotor.
- Warmweiße/rote LED-Spitzenbeleuchtung im Wechsel der Fahrtrichtung.
- Hintere Spitzenbeleuchtung am Motorwagen abschaltbar.
- Fahrwerk aus Metall und Aufbau aus Kunststoff.
- Führerstandsbeleuchtung und Führerstandseinrichtung.
- Angedeutete Inneneinrichtung. Passagierraumbeleuchtung

~~339,00€~~ 299,00€

Beachten Sie auch unsere weiteren Angebote auf 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
Internet: www.1zu220-shop.de

So war die Intermodellbau 2025 Unter erschwerten Bedingungen

Vom 10. bis zum 13. April 2025 fand in Dortmund wieder die Intermodellbau statt. Nachdem zuvor keine Spur-Z-Anlage in Sicht war, brachte der unrühmliche Abgang des organisierenden Modellbahnverbands gute Laune und frischen Schwung in die Veranstaltung. Vermisst hat ihn offenbar niemand. Im Gegenteil: Nach dem Zusammenfegen eines Scherbenhaufens startete die Messe zu einem neuen Höhenflug.

Durchweg volle Gänge und begeisterte Besucher: So möchten wir die Intermodellbau 2025 in Dortmund mit wenigen Worten zusammenfassen. Und das war im Vorfeld keinesfalls zu erwarten, denn Klippen gab es reichlich zu umschiffen.

Dieser sichtbare Erfolg ist das Ergebnis einer engagiert arbeitenden Messeleitung, neu geknüpfter Kontakte und Netzwerke sowie hoch motivierter Modelleisenbahner. Alle zogen an einem Strang und „kämpften“ für ein gemeinsames Ziel.

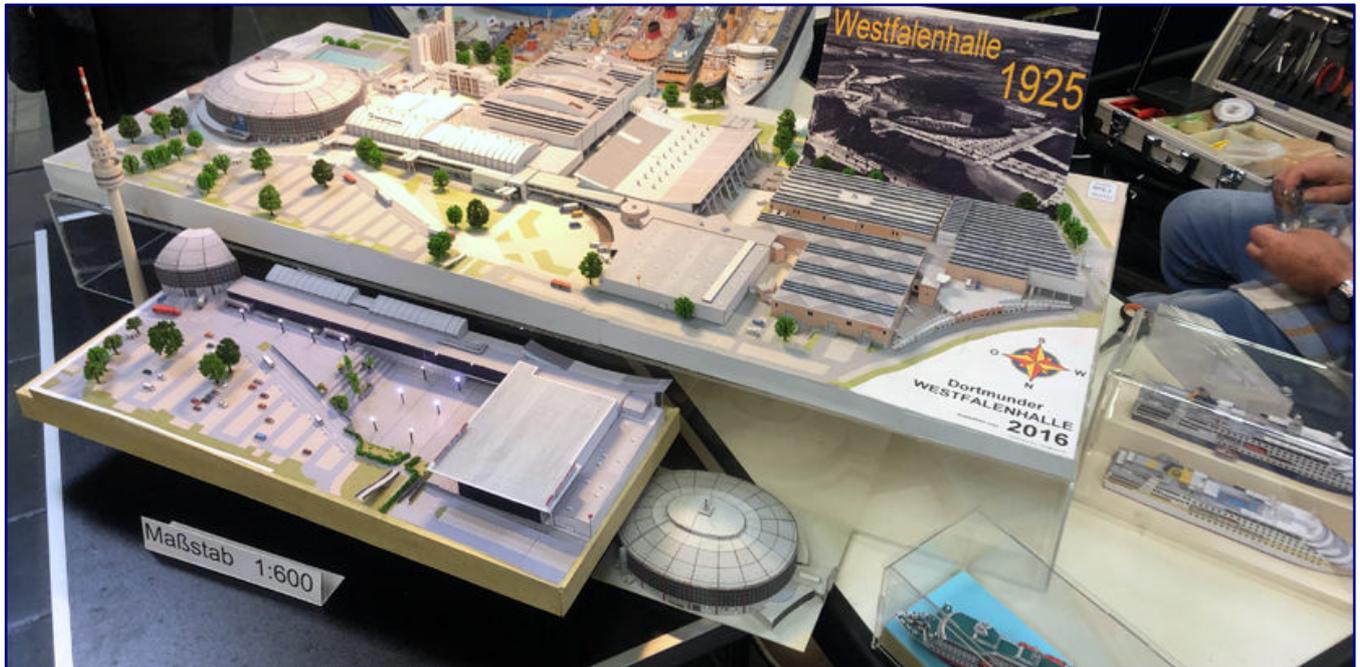


An allen Tagen und zu jeder Uhrzeit waren die Hallen gut gefüllt. Für den Bereich der Modellbahn konnte ein kurzfristig entstandenes Loch nicht nur geschlossen, sondern aus unserer Sicht sogar qualitativ überkompensiert werden.

Einige Zeit hatte es so ausgesehen, als drohe beim Besuchermagnet Modellbahn ein großes Loch. Sehr kurzfristig, dafür aber umso öffentlichkeitswirksamer, hatte der zuvor organisierende Modellbahnverband eine seit über 30 Jahren bestehende Kooperation aufgekündigt und allen Ausstellern in seinem Bereich abgesagt.

Der Messe Dortmund GmbH blieb nicht viel Zeit, neue Aussteller zu finden oder mit den abgesagten Teilnehmern wieder in Kontakt zu kommen, um neue Vereinbarungen zu schließen. Dass dies geklappt hat, ist maßgeblich auch dem Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) und weiteren Vereinen oder Gruppierungen zu verdanken. Auch wir als Medienpartner der Messe haben uns gern beteiligt.

Der gemeinsame Kraftakt hatte dann zur Folge, dass kein Qualitätsverlust eintrat und die Zahl der Anlagenaussteller – ausgestellt waren mehr als 30 Anlagen - sogar noch gewachsen ist. Alle, mit denen wir persönlich gesprochen haben, zeigten sich hochzufrieden mit den getroffenen Vereinbarungen zu den vom Veranstalter übernommenen Kosten.



Der Veranstalter blickte auf „100 Jahre Westfalenhallen“ zurück. Ein gemeinsamer Kraftakt hatte den Modellbahnteil zum Jubiläum doch noch zum Erfolg geführt. Der Kartonmodellbau gratulierte mit Modellen des Geländes im Zustand von 2016 und dem neuen Messezentrum (im Bild vorne), wie es sich heute präsentiert.

Von einigen erhielten wir sogar die Aussage, unter alter „Betriebsführung“ mehrfach nicht für diese Messe berücksichtigt worden zu sein. Ebenso gab es explizite Aussagen, dass zuvor Hotelübernachtungen wie Fahrtkosten wegen Wohnortnähe verwehrt worden seien. Bezugspunkt sind hier 1.000 km Autofahrten für eine viertägige Messeteilnahme zuzüglich Aufbau- und Abbautag, die privat gestemmt werden sollten!

Wohl deshalb haben wir niemanden getroffen, der mit dem Ausscheiden des bisherigen Organizers unglücklich war – im Gegenteil, dies wurde meist sogar als richtiger Schritt in die Zukunft begrüßt. Mit den Aussagen des früheren Partners decken sich die vor Ort erhaltenen Eindrücke nicht.

Zum selbst Erlebten passt hingegen die Information, dass die Messe mit rund 61.000 Besuchern an die Vorjahre anknüpfen konnte. Die Hallen waren, wie eingangs schon erwähnt, auffallend voll und dies sollte sich auch erst kurz vor dem täglichen Messeschluss ändern – deutlich später als sonst üblich.

Auch das spricht gewiss für die Qualität des Gebotenen bei den etwa 380 Ausstellern aus 17 Ländern. Der Eisenbahnmodellbau war traditionell wieder in den Hallen 4 und 7 zu finden. Dort gab es auch Seminare und Fachvorträge für Modellbahner. In Halle 7 bot der BDEF sein „Junior-College Europa“ an, wo Kinder und Jugendliche sich bastlerisch betätigen durften.

Guter Zuspruch der Jüngsten

Aber auch sonst gab es viele Flächen, wo sich die Jüngeren und Jüngsten betätigen konnten. Seien es Spielflächen der Modellbahnhersteller, wo das Kombinieren von Modellbahn und Klemmbausteinen sehr gut ankam, oder auch Bastelstände für kleine Flugzeuge oder ein Schiff. Jede Modellbausparte wollte



An vielen Ständen durfte unter fachkundigem Anleiten gebastelt werden, wie hier beim Deutschen Modellflug-Verband (DMFV).

den Kindern etwas an die Hand geben, das sie an den Besuch erinnert und eine neue Leidenschaft wecken kann.

Bei den RC-Modellbauern durften sie auf einem Lkw-Anhänger mitfahren oder selbst den „kleinen Lasterführerschein“ machen. Echtdampf entfaltete sich, wer in Halle 8 das Erlebnis einer Parkeisenbahn genießen wollte und die größten Modelle auf Schienen umrunden wollte, die diese Ausstellung zu bieten hatte.

Aber auch Kapitänspatent, Kinderschminken, Malwettbewerb (beim EK-Verlag), Carrerabahn-Rennen und für die Allerjüngsten eine Holzseisenbahn gehörten zum Programm. Beim N-Club International gab es einen Suchwettbewerb zu vier Anlagenmotiven, was wir auch in Folge 39 von **Trainini TV** aufgreifen. So war gewiss für jede Altersklasse und jeden Geschmack etwas dabei.

So scheint der Grundsatz, dass das Wort „Begreifen“ bei Kindern mehr mit den Händen als den Augen zu tun hat, inzwischen gut im Bewusstsein angekommen zu sein – das freut uns mit Blick auf dringend erforderlichen Nachwuchs sehr.

Bestätigt bekamen wir diese Eindrücke auch in vielen Gesprächen mit Besuchern. Die Mitmachangebote wurden explizit gelobt. Besonders gut kamen hier die ferngesteuerten Autos an, sei es zum Mitfahren auf großen Vertretern oder zum Selbststeuern bei kleineren Modellen.

Im Vergleich zu früheren Messen bekamen wir auch bessere Rückmeldungen zur Barrierefreiheit: Deutlich mehr Stände waren auch für kleinere Personen oder Rollstuhlfahrer zu sehen, Hinweis auf zu weit entfernt liegende Behindertenparkplätze erhielten wir dieses Mal nicht – allerdings haben wir auch recht wenige Rollstuhlfahrer getroffen.

Gelobt wurde, dass viele Aussteller bereit waren, einzelne Exponate aus Vitrinen zu holen und für einen Rollstuhlfahrer passend zu positionieren. Dies zeigt schließlich auch, dass nicht alles optimal für jeden

platziert werden kann und es häufig dann nur etwas Improvisierens und guten Willens bedarf, um allen gleichermaßen eine Freude zu bereiten.

Wahrgenommen wurde im besten Sinne, dass die Zahl derjenigen Stände steigt, die Tritthocker für kleine Kinder anbieten, damit auch diese auf Augenhöhe zu einer Anlage kommen. Wo das nicht der Fall ist oder nicht darstellbar ist, führte dies dann auch gleich zu entsprechenden Kommentaren: So beklagte sich einer der jungen Besucher, ein RC-Autorennen nicht sehen zu können, weil er nicht an größeren Personen vorbeischauchen könne.



Der BDEF bot seine Mitmachaktionen wieder als „Junior College Europa“ an. Kinder und Jugendliche klebten fleißig Bausätze zusammen und bauten kleine Dioramen.

Traditionell vertreten sind in Dortmund alle Modellbau- und Modellsportsparten. Gegenüber dem Vorjahr hat die für Klemmbausteine reservierte Fläche abgenommen, was wir durchaus begrüßen, weil dies doch sehr weit vom klassischen Modellbau entfernt ist und für unseren Geschmack zudem zu stark auf einen einzigen Hersteller beschränkt war.

Wenig Fläche beanspruchen die Roboterschaukämpfe, die mit ihren Werkzeugen und Kampftechniken viele Besucher anziehen, aber sich auch sehr deutlich vom übrigen Modellbau abheben. Auch das inzwischen wichtige Segment der Drohnen gibt sich diesbezüglich bescheiden, weiß aber mit spektakulären Rennen und Vorführungen auf sich aufmerksam zu machen – in Summe also eine gute Mischung.

Robotermodelle faszinieren

Bis in den Bereich der Phantasie schweift der Plastikmodellbau ab, der ein wichtiges Segment darstellt, weil er technisch viel Einfluss auch auf andere Sparten hat. Dies erinnert uns sofort an Nachbildungen von Darstellern und Objekten aus der Krieg-der-Sterne-Reihe.

Als Kinofreund der klassischen Trilogie, aber auch der folgenden beiden Dreiteiler und zwei Sonderfilmen bleiben die R2-Einheiten gewiss lange in Erinnerung. Publikumsliebbling R2D2 bestach zudem mit den Originalgeräuschen, die von den Lucas-Film-Studios bereitgestellt worden waren. Doch auch andere Roboter waren zu sehen, mit „Wally“ auch einer, der nicht zu dieser Filmreihe gehört. Festgehalten ist davon einiges in der schon erwähnten Folge 39 von **Trainini TV**.

Gekommen waren sie alle vermutlich auch, um den Westfalenhallen zum 100-jährigen Jubiläum zu gratulieren. So lange ist es inzwischen her, dass die erste Westfalenhalle eröffnet wurde. Den Flugmodellbau inspirierte das zu einem 100-Jahre-Westfalenhallen-Flieger, bei den Schiffsmodellbauern lernen eher Geburtstagsorten das Schwimmen.



Als sehr beliebt erwiesen sich die Robotermodelle aus der Filmreihe „Krieg der Sterne“. Jung und Alt verfolgten die Bewegungen von R2D2 und einer weiteren R2-Einheit stets mit großem Interesse.

Treffend war eine Idee der Kartonmodellbauer: Sie stellten mit ihren Techniken dar, wie die Halle einst ausgesehen hat und wie sich das Gelände heute präsentiert. Haben wir letztes Jahr auf dem Vorplatz in der Kulisse des neuen Messezentrums gefilmt, so erlebten wir nun den gelungenen Nachbau dieses Areals in einem Maßstab nahe an unserer Baugröße.

Auch die Leuchtturm-Ausstellung des SMC Oberhausen war sehenswert. Die Vielfalt solcher Schiffsfahrtszeichen – keiner gleicht dem anderen – ist beeindruckend und gewiss finden sich unter den vielen Exponaten nicht nur welche, die zum Nachbau reizen, sondern direkt in einem zu uns passenden Maßstab umgesetzt wurden.

Ein weiterer Klassiker der Messe ist das 500 m² großes Wasserbecken, in dem über den Tag hinweg verschiedenste Schiffsmodelle vorgeführt werden und so alle Interessenlagen der Besucher bedienen. Entsprechend voll ist es dort zu jeder Tageszeit dann auch.

Sehr lebendig ist stets auch der Kirmesmodellbau, der in den Hallen 4 und 7 präsent war. Das liegt an angetriebenen Fahrgeschäften, den effektvollen Beleuchtungen, aber auch an Musik und Ansagen, die für die vorbildnahe Atmosphäre sorgen.

Sehr viel statischer zeigen sich dagegen meist Polizei- und Feuerwehrmodelle, teilweise auch auf Anlagen oder Dioramen präsentiert. Nur gute Kenner entdecken darunter Neues oder den Aufwand von Eigenkonstruktionen, denn sie sind von handelsüblichen Modellen oder Bausätzen am Ende gar nicht mehr zu unterscheiden.

Einen neuen Ansatz verfolgte da die Dortmunder Feuerwehr-Modellbaugruppe: Sie füllte eine Freifläche kurzerhand mit einem schon historischen Baby-Notarztwagen (Baby-NAW) und einem aktuellen Rettungswagen (RTW) der Johanniter-Unfall-Hilfe im östlichen Ruhrgebiet. Und schon war die „Diskussion“ eröffnet, das Interesse der Besucher geweckt.



Das (hoffentlich) bekannte Modell von Torsten Schubert haben viele Leser schon gesehen. Auf der Intermodellbau traf es zum ersten Mal auf seine große Vorlage, die mehrmals täglich vorgeführt wurde.

In Sichtweite war am Waltroper Stand das Modell des Dortmunder RTW zu bestaunen, das Torsten Schubert nach Vorlage beleuchtet hat. Der Autor dieses Beitrags hat dafür die vollständige Beleuchtung inklusive Sondersignalanlage vor Jahren als Video aufgenommen.

Mit Hilfe einer von Meyer-Modellbau entwickelten Elektronik konnte Torsten dann alle Bestandteile der Anlage ins Modell einsetzen und ansteuern. Zum ersten Mal seit dem Entstehen trafen nun Vorbild und Modell aufeinander, weshalb sich die Besucher persönlich überzeugen konnten, das alles seine Richtigkeit hat und nichts weggelassen wurde.

Rettungsdienstausbilder Marc Glauer führte mehrmals täglich das Fahrzeug vor und hatte viele Fragen der Gäste zu beantworten. Interessiert wollten diese wissen, wie das System Rettungsdienst funktioniert,

was in einem solchen Fahrzeug an Maßnahmen vorgenommen wird und mit welcher Einsatztaktik in größeren Schadenslagen gearbeitet wird.

Am Beispiel des Baby-NAW, der längst einen Nachfolger hat, konnten sie zudem nachvollziehen, wie das Gesamtsystem auch aus Spenden von Dortmunder Privatpersonen und Firmen verbessert und ergänzt worden ist – Säuglinge und Kinder sind schließlich keine kleinen Erwachsenen!

Besuchermagnet Modellbahn

Der Schwerpunkt der Modellbahn und damit ein traditioneller Besuchermagnet war wieder in Halle 4 zu finden. Bekannte und langjähriger Aussteller mit Relevanz für unseren Maßstab waren auch dieses Jahr dort zu finden: Busch, Das Kantoor, Faller, Luetke Modellbahn, Noch oder auch Weinert Modellbau und Werkzeuge Peter Post.

Laternenspezialist Beli-Beco, der regelmäßig in unseren Berichten aus Nürnberg auftaucht, war erstmals in Dortmund vertreten. So konnten sich auch Zetties endlich mal einen persönlichen Eindruck von der Qualität verschaffen, die wir immer so sehr hervorheben.

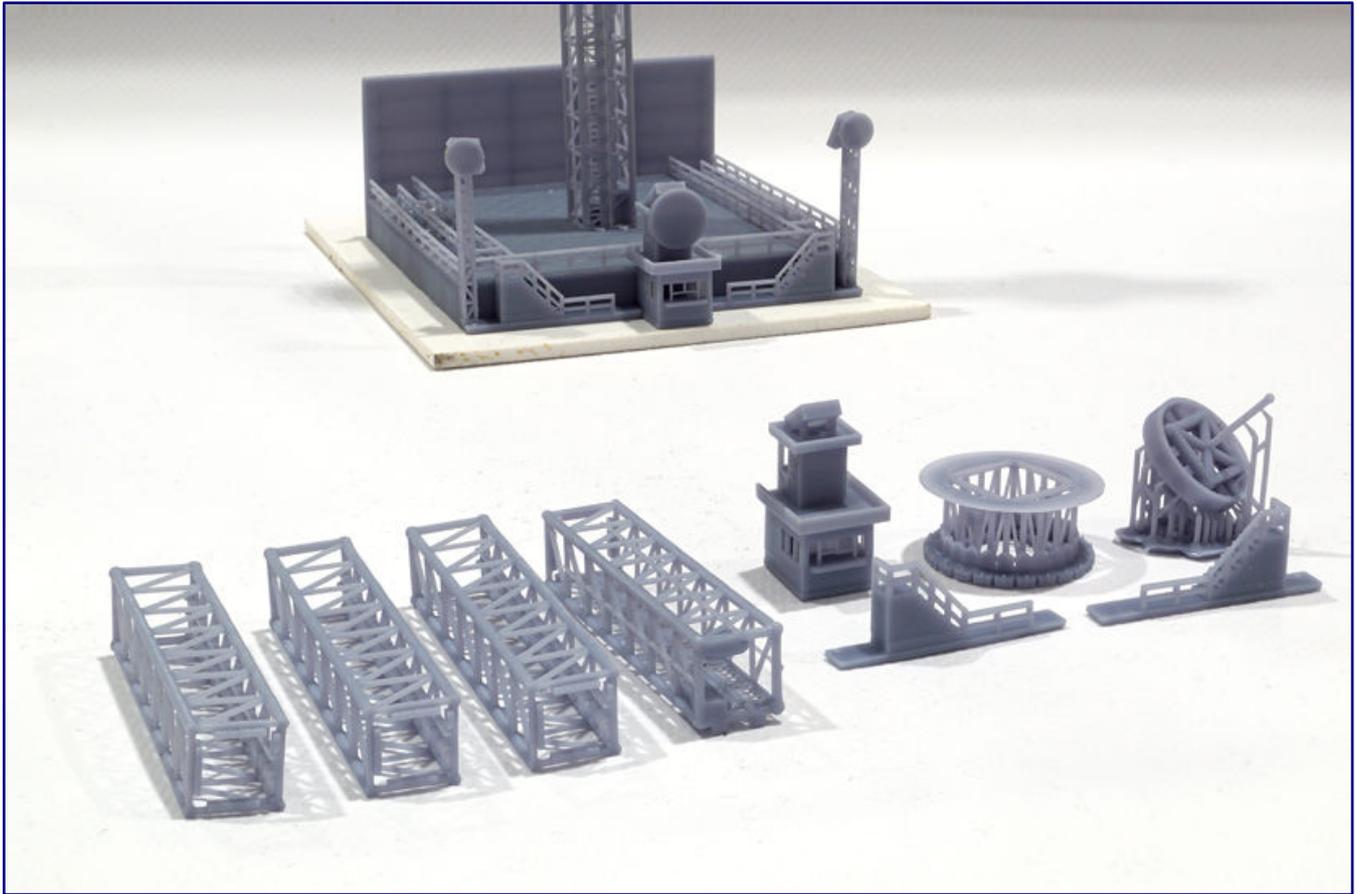
Artitec hatte frisch eingetroffene Neuheiten dabei und bot sie zum ersten Mal käuflich an (siehe Meldungen in der April-Ausgabe). Darüber haben wir bereits in den Meldungen des letzten Monats berichtet. Uhlenbrock Elektronik stellte die neue Intellibox 3 in seinen Vitrinen zur Schau aus. Ausführlich wurden zum Gerät, das im Juni erscheinen soll, alle Fragen der Gäste beantwortet.



Zum Blickfang auf der Kirmes soll das Laufgeschäft „Jura World“ nun auch als Modell von Imprintium werden. Mit den Dinosaurier-Figuren ließe sich derweil gewiss auch anderweitig für Augenzwinkern sorgen.

Imprintium hatte im Februar angekündigt, seine Neuheiten erst zu dieser Messe so weit fertig zu haben, dass sie vorgeführt und verkauft werden können. Zum Zeitpunkt unseres Besuchs noch verfügbar waren ein VW Bus T3 mit Hubdach für Campingszenen und zwei Lokomobile (Dampftraktoren) für landwirtschaftliche Szenen in den Epochen I und II.

weiter auf Seite 49



Der Bausatz des Freifallturms (Bild oben) ist eine weitere, spektakuläre Neuheit von Imprintium und wird wegen seiner Höhe auf einer Kirmes nicht zu übersehen sein. Bescheidener gibt sich das da der VW Bus T3 mit Hubdach (Bild unten), der für uns einst alltäglich war.

Einen Blickfang besonderer Art stellt das Kirmeslaufgeschäft „Jura World“ dar. Mit den passenden Dinosaurierfiguren in Lebensgröße wird es gewiss nicht übersehen und findet nicht nur bei Kindern ein großes Interesse. Ohne den Stand ließe sich mit ihnen eventuell auch ein Wald anreichern. Dabei denken wir nicht mal an einen Dinosaurier-Park, sondern an Szenen mit surrealistischem Charakter, die für Schmunzeln bei Betrachtern sorgen.

Eine beeindruckende Größe entfaltet der Bausatz des Freifallturms, wenn er zusammengesetzt wird. Auf dem Kirmesplatz ist er dann der optische Mittelpunkt und verdient eine effektvolle Beleuchtung, um die besondere Atmosphäre solcher Volksfeste herauszuarbeiten.

Am ersten Messetag fand am Märklin-Stand eine besondere Präsentation statt. Zumindest in Teilen war sie angekündigt, denn dort sollte enthüllt werden, wie der AC/DC-Zug in der Baugröße H0 aussehen würde. Die 500 anwesenden Besuchern wurde da aber ein wenig „auf die Folter gespannt“.



Kein Durchkommen war weit und breit des Märklin-Stands, als Geschäftsführer Wolfrad Bächle zwei Überraschungsneuheiten vorstellte.

Zunächst richteten sich die Ansprachen von Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle, der auch im Anschluss noch für Fragen bereitstand, und Messe-Geschäftsführerin Sabine Loos jedoch auf einen besonderen Zug für die Spur 1: den historischen Luxuszug „Edelweiß“ der CIWL.

Gut vertreten am Stand war auch die Spurweite Z. Neben der Messeanlage fanden sich in den Vitrinen weitere Exponate. Dort waren Muster der aktuellen Neuheiten zu sehen, erstmals auch Probespritzungen zu den angekündigten Reisezugwagen der Bauart 1928 – sie steigern die Erwartungen an eine interessante Wagenfamilie, die endlich frischen Wind ins Segment des Personenverkehrs bringen wird.

Für die Clubmitglieder gab es auch wieder ein kleines Geschenk. Mit einem passenden Katalogmotiv zu LGB, Trix oder Märklin bedruckt, war dies ein kleines „Büchlein“ voller Klebenotizen und Klebefähnchen: fürs haptische Erlebnis mit Büchern und anderen Schreibunterlagen ein wertvolles Utensil.

weiter auf Seite 51



Wolfram Bächle lobte seinen Mitarbeiter Ulf Bovensmann (Bild oben; links) als wichtigen Ideengeber für die AC/DC-Dampflok (Bild Mitte). Weitere Überraschungsneuheit war der CIWL-Luxuszug „Edelweiß“ samt französischer Dampflok (Bild unten) als damaliger Gegenspieler zum FF „Rheingold“ der DRG.

Spurweitenübergreifend relevant sind die Fachverlage. Vor Ort zu finden waren Loki / Semaphor, Stiletto, VGB-Geramond und auch die EK-Medien. Der frühere EK-Verlag hatte neben seinen günstigen Buchangeboten dieses Mal auch Malvorlagen für die Jüngsten dabei.

Neben Schnäppchen aus Lagerabverkäufen gab es bei Geramond natürlich auch aktuelle Zeitschriften und Bücher. Am Abend des ersten Messtags luden die Redaktionen der Fachmagazine die Modellbahnhersteller zum Verleihen des „Goldenen Gleises“ am Stand des BDEF ein. Auch Märklin war hier erfolgreich und erhielt die Auszeichnung unter anderem für den Akkutriebwagen ETA / ESA 150 im Maßstab 1:220.

Weitere Sehenswürdigkeiten präsentierte das Eisenbahnmagazin an gleicher Stelle mit seinem Dioramenwettbewerb zum Thema „Lost Places“. Die Besucher waren zum Abstimmen aufgerufen und konnten auch aus drei Spur-Z-Beiträgen wählen, darunter eine Bahnhofsnachnutzung, ein Areal mit vergessener Dampflok und zugewuchertem Stellwerk sowie einem Dornröschenschloss mit Gleisanschluss.



Unter den drei Spur-Z-Beiträgen beim EM-Dioramenbauwettbewerb stach dieser hinsichtlich der Wiedergabe wilder Natur besonders hervor.

In Sichtweite stand, von mehreren Seiten gut sichtbar und an weitere Module angeschlossen, die Spur-N-Anlage „Cinema City“ von Markus Schiavo (GermanNTrak). Dieses Schaustück mit städtischen US-Motiven greift viele Szenen aus Musik, Film und Serien auf und präsentiert sie in einer Weise, dass der Betrachter stundenlang auf Entdeckungstour gehen kann.

Starke Spur-Z-Präsenz

Unter Moba-Regie blieb die Spurweite Z zuletzt nur eine Randnotiz der Messe und war neben der Märklin-Schauanlage bestenfalls mit einem Schaustück in Dioramengröße vertreten. Der Wechsel in der Organisation tat offenbar auch unserem Maßstab gut, denn für Zetties lohnte sich ein Besuch der Messe nun auf jeden Fall.

weiter auf Seite 53



Beliebt bei den Besuchern war auch die Spur-N-Anlage „Cinema City“ (Bild oben), die von Markus Schiavo präsentiert wurde. In den Straßen der Stadt finden wir viele Filmszenen und andere Prominente. Am leichtesten zu finden sind sie gewiss im „Cinewood Museum“ im vorderen Anlagenteil, wo wir diese äußerst bekannte Raumschiffszene nicht übersehen konnten.

So dürfte hoffentlich auch RTS Zuspruch erfahren haben, denn am Stand des Greenkeeper-Anbieters war auch der neue Brandon-Fahrregler zu sehen und steuerte einen Zug im Schienenkreis.

Verfügbar ist diese Neuheit, die auf einer Erfindung von Jeremy Brandon aufsetzt, allerdings noch nicht.

Feilgeboten wurden auch die Bausätze von MBZ Modellbahnzubehör wie auch Modellbau Laffont, denn sowohl Thomas Oswald als auch Stefan Laffont hatten nach Dortmund gefunden und stellten dort ihr Programm den Kunden vor.

Seine Kofferanlage hatte Michael Boost im Gepäck. Darauf zogen von ihm digitalisierte Modelle ihre Runden, unter ihnen mit dem Wismarer Schienenbus von Märklin auch die jüngste Auslieferung, die er bearbeitet hat.

Vorstellen konnte er auch die aktuelle Version seiner digitalen Beleuchtungsplatine für Reisezugwagen, die Besucher so selbst in Augenschein nehmen konnten. Mitaussteller Dietmar Allekotte hatte sich dieses Mal auf die Spur H0f verlegt und damit auf 6,5-mm-Gleise, aber im abweichenden Maßstab 1:87.



Wie viel Jeremy Brandon steckt im neuen Brandon-Fahrregler? RTS führte an seinem Stand ein Muster dazu vor.



Im Echtdampfbereich fanden wir dieses gigantische Modell der „Class J“ 611 der Norfolk & Western Railway – gewiss kein Schaustück fürs heimische Wohnzimmer.

Vertreten war auch das Z-Car-System, das sich mit neuen Fahrwerken und einer künftigen Entwicklungsstufe zeigte. Dazu gehören dann auch automatische Halte der Fahrzeuge vor roten Ampeln. Entwickler Oliver Kessler war am ersten Messttag auch persönlich vor Ort, um die Fragen seiner Kunden und Interessenten zu beantworten.



Michael Boost demonstrierte seine neu entwickelte DCC-Beleuchtungsplatine, die ab 35 mm beliebig teilbar ist (Bild oben). Standkollege Dietmar Allekotte hatte sich dieses Mal auf Feldbahnen der Spur H0e verlegt (Bild unten).

Flächenmäßig der größte Stand für unsere Baugröße war der von Birgit Foken-Brock (Trafofuchs), wo **Trainini®** als Mitaussteller auftrat. Zusammen mit Peter Burgard hatte sie eine große Modulanlage aufgebaut, die noch nie zuvor auf der Intermodellbau zu sehen war.

Darauf zu sehen sind viele Szenen, die sie mit ihren selbstentworfenen Figuren ausgestaltet hat. Auf **Trainini TV** erläutert sie in Folge 39 einige ihrer persönlichen Lieblingsszenen. In den beiden Vitrinen am Stand war auch eine Auswahl der Figuren und Automodelle zu sehen, die längst alle mit Hilfe eines CAD-Programms konstruiert und vom 3D-Drucker ausgegeben werden.



Im Bahnhof Rhein-Ruhr auf Birgit Foken-Brocks Modulanlage gehörte der ETA 150 samt Steuerwagen ESA 150, wie einst im Ruhrgebiet. Zum gewohnten Bild.

Mitgebrachte Figurenrohlinge bemalte sie vor den Augen der Zuschauer und gab auch die vom staunenden Publikum erbetenen Informationen zu den Kniffen, mit denen sie solche Feinheiten hinbekommt.

Beim Rollmaterial auf der Ausstellungsanlage mischten sich aktuelle Modelle aus dem Lieferprogramm von Azar Models und Märklin mit Klassikern unserer Nenngröße. Auch der neu interpretierte Begriff von Bananenwagen fand sich hier wieder.

Beim Befüllen der beiden Vitrinen hatten Ralf Junius und Holger Späing für die Redaktion mitgewirkt. So gab es im kleineren Glasschrank, der wie ein Tisch mit Glasfläche wirkte, einige Kleindioramen zu sehen. Die große Standvitrine war vielfältig bestückt. Spurweitenfremd waren dort auch drei Endwagen von Shinkansen-Zügen aus dem Tomytec-Programm für Spur N zu sehen – ein Blick über den Tellerrand.

Der Großteil des Gezeigten gehörte natürlich zur Baugröße Z. Im untersten Boden präsentierte sich der Flughafen-Kontrollturm, den wir als ersten



In den Vitrinen waren unter anderem die Baureihe E91⁰ von Noba-Modelle und der NATO-Wagen von Märklin zu sehen.

Papierbausatz in diesem Magazin vorgestellt hatten. Damit er vorbildgerecht wirken konnte, waren vor ihm zwei Eurowings-Flugzeuge aufgestellt, darunter der „Mannschaftsairbus“ von Borussia Dortmund. Er motivierte für das Spiel gegen Bayern München, das am Messewochenende mit einem Unentschieden stattfand.



Neu interpretiert worden war der Begriff des Bananenwagens. Die täuschend echt wirkenden Minifrüchte zogen jedenfalls viele Blicke auf sich.

Erstmals vor großem Publikum präsentiert wurde das Diorama „Haltepunkt Grund 2.0“, das wir eigens für den Akkutriebwagen von Märklin geschaffen haben. In ozeanblau-elfenbeinfarbener Ausführung präsentierte sich auch genau dieser Zug auf dem Schaustück.

Mit der Baureihe 191 von NoBa-Modelle nahmen wir Bezug auf einen jüngeren Artikel und gaben den Standgästen die Chance, sich ein eigenes Bild von dieser Lok zu machen, die durchaus kontrovers diskutiert worden war.

Mit beiden Ausführungen des DB-Kübelwagens durften wir auch Muster von Frühjahrsneuheiten zeigen, die sonst noch nirgendwo zu sehen waren. Und der NATO-Werbewagen von Märklin bewies, dass er kein Aprilscherz ist und tatsächlich existiert.

Die Verweildauer an den Vitrinen verlängern sollte das Therapiediorama „Am Haarstrang“, das auch mit Trafofuchs-Figuren bestückt ist. Dies wurde kurzerhand zum Suchspiel umfunktioniert: Besucher sollten die maßstäblich umgesetzte Blindschleiche finden, die darauf ein Sonnenbad nimmt. Die zweite Frage lautete, wie viele Frösche sich im Bereich der Seerosen verstecken.

weiter auf Seite 59



Bild oben:
Auf der Modulanlage ist auch ein großer Friedhof zu sehen. Dort hat sich unsere Figurenkünstlerin auch selbst verewigt. Sie besucht das Grab ihrer Mutter und gießt dort die Blumen.

Bild unten:
Wie viele Seefrösche sind im Seerosenfeld des Therapedioramas „Am Haarstrang“ versteckt? Es sind zwei, doch wer wird sie auch tatsächlich finden? Vor allem das Männchen Gisbert macht es den Betrachtern nicht leicht.



Rückblick in Richtung Märklin-Stand: In den Neuheitenvitrinen wurden Spritzmuster der neuen Reisezugwagen Bauart 1928 – 1930 gezeigt (Bild oben), die alle drei Wagengrundformen umfassten. Für die Club-Mitglieder gab es als Messepräsent ein Klebezettelbüchlein in Form eines aktuellen Märklin-Katalogs.

Die richtige Antwort lautete „zwei“ und das mitgefragte Besondere an Gisbert, dem kleineren der beiden Lurche, war, dass dieser entgegen der realen Vorlage auf dem Diorama eben eine Freundin hat und ihn der Anblick der Froschdame umgeworfen hat. Wer sollte darauf kommen können? Das bot reichlich Anlass für nette Gespräche und kreative Ideen, die so mancher mit nach Hause nahm.



Auch bei den Kartonmodellbauern wurden wir fündig, was Eisenbahnmodelle betraf. Im Maßstab 1:220 gehalten sind der Akkutriebwagen Bauart Wittfeld und der DB-Umbauwagen allerdings nicht.

Das Beste zum Schluss

Wie eingangs schon erwähnt, bestach die diesjährige Intermodellbau mit einer Frische wie auch Anlagenqualität, die in ihrer Gesamtheit unerwartet wie auch neu schien. Der sang- und klanglose Abgang des Moba hat frischen Wind gebracht. So erscheint es uns unmöglich, alle gezeigten Anlagen an dieser Stelle zu würdigen.

Stellvertretend haben wir noch drei von ihnen für die Spur H0 herausgesucht, die unterschiedlicher nicht sein können: Beeindruckt hat uns beispielsweise „Bouy-à-Bèze“ des Modelspoorclub Het Spoor aus Belgien. Dessen Küstenmotive waren liebevoll bis ins kleinste Detail umgesetzt und haben unsere Blicke lange gebunden.

Das galt auch für Wysoka Gorzowska aus Polen, wo uns die landschaftlich grüne Kulisse der Nebenbahnatmosphäre bestach. Selbst ein Panzertransportzug der PKP konnte dieses Idyll nicht aufbrechen.

Eine Deutschlandpremiere war die vom MBF Maifeld präsentierte Anlage mit Ruhrgebietsmotiven aus der Zeit der Montanindustrie. Der Zugverkehr hauchte den Szene Leben ein und erinnerte neben schweren Kohle- und Stahlzügen auch daran, wie diese Metropole ans F-Zug-Netz der Bundesbahn angebunden war.

weiter auf Seite 60



Zwei absolute Höhepunkte unter den gezeigten Anlagen waren für uns „Bouy-à-Bèze“ des Modelspoorclub Het Spoor aus Belgien (Bild oben) und Wysoka Gorzowska aus Polen (Bild unten).

Gleichgültig, wie anstrengend vier Tage Messe am Stück auch sein mögen: Als es am Sonntag 17:00



Bei MBZ Modellbahnzubehör drehte der Wismarer Schienenbus von Märklin seine Runden. Auf dem Dach geladen hatte er die Kisten und Koffer von Trafofuchs, die wir bereits im Testbericht erwähnt haben.

Uhr schlug, waren wir zwar geschafft, aber irgendwie auch enttäuscht, dass es nun wieder ein volles Jahr warten heißt.

Allen Interessenten können wir nur raten, den frischen Wind in Dortmund zu genießen und sich den 16. bis 19. April 2026 schon dick im Kalender anzustreichen. Dann findet in der Messe Dortmund das nächste große Ereignis für erfahrene Modellbauer wie auch Neueinsteiger und Familien statt!



Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

<https://artitec.nl>
<https://beli-beco.de>
<https://www.busch-model.com>
<https://www.das-kantoor.de>

<https://donau-elektronik.de>
<https://www.eisenbahn-kurier.de>
<https://www.faller.de>
<https://www.geramond.de>

<https://www.herpa.de>
<https://imprintium.de>
<https://www.luetke-modellbahn.de>
<https://www.maerklin.de>

MBZ
<https://michas-moba.de>
<https://modellbau-laffont.com>
<https://www.noch.de>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>
<https://www.rokuhan.de>
<https://tams-online.de>
<http://www.trafofuchs.de>

<https://viessmann-modell.com>
<https://www.vgbahn.shop>
<https://weinert-modellbau.de>
<https://z-car-system.de>

Trainini TV – Folge 39:

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

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Lob fürs Titelthema der letzten Ausgabe:

Ein tolles Titelthema im Heft, das mich begeistert. Die 155 als Basis ist übrigens von Michael Pfeiffer - der, der auch das ZFI-Logo gestaltet hat, aber bin ich der einzige, den es triggert, dass bei dieser absolut genialen und tollen Umsetzung der 155, der Schriftzug "DB Cargo" dann einfach mal satt und deutlich nach rechts verschoben ist?

Das "a" von dem Schriftzug sollte ungefähr mittig auf der Lok zu finden sein - hier hat Alex das DB-Logo schon erst leicht rechts der Mitte platziert und das Cargo steht irgendwo in der Landschaft. Das sieht für mich sehr ungewohnt aus. Es gab auf jeden Fall 155er mit außermittigen Logos (DB und auch RAILION DB Logistics), jedoch ist mir keine solche DB-Cargo-Variante bekannt.



Torsten Scheithauer lieferte wichtige Hinweise zum Ursprung des Modells und auch der korrekten Platzierung der Eigentümerkennzeichnungen: Offenbar hatte Roco hier einst einen Fehler gemacht, den wohl auch Alex Mark übernommen hat.

Könnte es hieran liegen, dass Roco bei seinem H0-Modell 62623 das ebenso versetzt umgesetzt hat? (...) Aber das Vorbild war da eher „normal“ beschriftet. (...) Auch Tillig nahm sich interessanterweise in TT (Artikel 04332) ebenfalls der 155 260-3 an (wo es doch so viele Vorbilder gab), anders als Roco auch mit normalem Schriftzug in der Mitte. (...)

Und die Fotos zeigen dieselbe Loknummer von derselben Seite. Also bitte nicht falsch verstehen: Der Bericht hat mich sehr erfreut im **Trainini** als Thema und Alex hat die Lok wunderbar gestaltet und nachgebaut, mit super vielen tollen Details - aber bei der Beschriftung hat er sich wohl von der

fehlerhaften Roco-Lok dann doch in die Irre führen lassen? Mir fällt für diesen „Beschriftungsfehler“ zumindest kein anderer Grund ein.

Torsten Scheithauer, Düsseldorf

Antwort der Redaktion: Wir haben mit dem Erbauer des Modells Rücksprache gehalten und dabei kam das folgend Geschilderte heraus. Das Gehäuse war im Dachbereich komplett leer und wurde von ihm vollständig zugestrichelt. An die Vorlage für die gewählte Loknummer kann sich Alex Mark nicht mehr erinnern, die Vermutung zur Roco-Lok, an der sich orientiert worden sein könnte, dürfte aber wohl zutreffen.

In unserem Artikel stecken zudem noch einige Fehler. So ist die Griffstange unter der Führerhausstirnwand ein Ätzteil, das auch den Lampenring einschließt. Deshalb bekamen auch die unteren Laternen solche Ringe. Auch bei den Beschriftungen haben wir uns geirrt: Es handelte sich um sein erstes Modell, dass er mit Tampondrucktechnik beschriftet hat. Auch der Decoder stammt keineswegs von ESU, sondern ist ein Velmo LDS223331.

Unzufriedenheit mit einem Bausatz:

Mit Freude lese ich immer euer Magazin, da ich mich seit einem knappen Jahr in der Zettie-Welt rumtreibe... Ich bastele mir ein Bahnbetriebswerk-Diorama, das mit 70 x 40 cm in ein Schrankregal passt (vielleicht schicke ich mal Bilder?).

Dafür habe ich bisher fast nur Archistories-Bausätze verwendet, die auch immer perfekt passten. Leider nicht bei der Kohlenhandlung. Da wurde viel geschludert, der Boden ist krumm, einige Zapfenverbindungen passen nicht in die entsprechenden Schlitz, so dass ich mehrfach nachfeilen musste... Ich vermute mal Herstellungsdruck, weil die Teile so lange auf sich warten ließen?

Das mal als kurzer Erfahrungsbericht...

Bernd Moritz, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Nicht nur bei Archistories erlebt jeder Bausatz mehrfache Probemontagen, bis alles wie geplant passt, und eine Neuheit dann produktionsreif ist. Da die Fotos für die Verpackung seit einigen Jahren von einem unserer Redaktionskollegen gefertigt werden, ist mindestens ein Bausatz auch dort montiert worden.

Bestätigen lässt sich daraus, dass in diesem Fall einige Teile außerhalb der bekannten Routinen zu montieren sind, z. B. wird die Zwischendecke im Haupthaus ohne Verzapfung eingeklebt, gleichzeitig mit zwei Fassadenteilen hält es aber sofort. Archistories ist hier übrigens bei den Fensterfolien dem Kunden entgegengekommen - es sind passgenaue Teile. Früher gab es nur den Fensterbogen.

Das führte sicher nicht nur bei Ihnen zu einer ungewohnten Handhabe und birgt ein nicht völlig auszuschließendes Fehlerpotenzial. Solche Rückmeldungen sind daher auch für den Produzenten immer wertvoll, um auch die begleitende Anleitung kritisch zu revidieren und fallweise zu ändern. Wenn im Bausatz ein fehlerhaftes Bauteil gefunden wird, hier offenbar ein krummes, dann wenden Sie sich vertrauensvoll an den Händler, der gemeinsam mit dem Produzenten für Ersatz sorgen wird.

Verweis auf eigene Dinamo-Erfahrungen:

Einen sehr ausführlichen Bericht über Dinamo mit iTrain für Spur Z hatte ich mal im ZFI-Forum abgelegt: <https://f.z-freunde-international.de/viewtopic.php?t=17912&start=10>

Klaus Steuer, per E-Mail

Gestaltungsvorschlag zu Artitec:

Danke für das neue **Trainini**-Heft. Von der Artitec-Neuheit „Möbelaufzug 322.041“ war ich auch direkt begeistert.

Direkt gekauft und eine Szene auf „Werdersheim“ damit zusammengestellt: „Der Möbelwagen kommt.“ Den grünen Büssing-LKW „Samentransport“ hatte ich schon früher zum Möbelwagen mit Hänger umgebaut, jedoch schien mir das Gespann zu schwer in den Straßen von Werderheim.





An seinen umgestalteten Büssing-Lkw hat unser Leser den Möbelaufzug gehängt. Der Hauptort seiner Anlage wird nun bald neue Einwohner verzeichnen. Foto: Dirk Rohwerder

Mit dem neuen Möbelaufzug als Anhänger wirkt das luftiger und glaubhafter. Eine neue Familie aus Hamm zieht bald in Werdersheim ein.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel



Auch 219 001-5 nahm an den Feierlichkeiten zu 25 Jahren Moorexpress teil. Die frühere Gasturbinenlok ist seit einigen Jahren wieder betriebsfähig und im Güterzugdienst aktiv. Foto: Jörg Endreß

Inspiration vom Moorexpress:

Gestern hatte ich Gelegenheit an den Feierlichkeiten zum Jubiläum „25 Jahre Moorexpress“ teilzunehmen. Star der Ausstellung war 219 001, Mittelpunkt der NDR-Kultserie „Roland und seine Lokomotive“. Es wird wieder eine Fortsetzung geben, auch gestern war ein Drehteam anwesend. Ich hatte Gelegenheit, Führerstand und Maschinenraum zu besichtigen.

Was mir nicht wirklich bewusst war: Gnarrenburg ist ein Zentrum der Glasindustrie und diese war mit Motivation, die Strecke der BOE anzulegen. Das EG von Gnarrenburg beherbergt zu diesem Thema ein kleines Museum.



Der zum Fest getaufte VT 151 der EVB, ein Dieseltriebzug der Baureihe 628⁴, trägt äußerst attraktive Farben. Foto: Jörg Endreß

U. a. enthält es ein Diorama einer Glasfabrik; eine gute Idee für einen Modellbahnanschluss. Der neulackierte VT 151, der am Nachmittag getauft werden sollte, pendelte in einem Sonderfahrplan zwischen Gnarrenburg und Osterholz-Scharmbeck.

Ich habe meine Fotos in meine Cloud geladen und stelle sie gerne zur Verfügung, falls Ihr redaktionelle Verwendung dafür habt. Eine Prototyplok, die seit Jahrzehnten und in verschiedenen (Privatbahn-) Lackierungen im Einsatz ist, müsste doch eigentlich ein gefundenes Fressen für die Modellbahnindustrie sein. Und auch der VT 628 könnte Märklin möglicherweise einmal als Vorbild dienen.

Jörg Endreß, Bremen

Märklin-Auslieferungen im Mai:

Im Mai haben die Märklin-Auslieferungen wieder Fahrt aufgenommen: Bei den Händlern angekommen ist eine ganze Reihe neuer Modelle. Den Reigen eröffnet der FD „Rheingold“ als Einmalserie. Die drei Artikel, mit denen er nachgebildet wird, haben wir ausführlich im Artikel zu Beginn dieser Ausgabe



Der private Wärmeschutzwagen der Kühltransit A.G Hamburg (Art.-Nr. 86620) trägt Anschriften der Epoche III und ist bei der Bundesbahn eingestellt.

vorgestellt. Das gilt auch für die dreidomige Ausführung der Baureihe 038 mit Wannentender (Art.-Nr. 88909).

Als weitere Neuheit traf der Wärmeschutzwagen der Kühltransit A.G. (86620) mit Bremserhaus auf Basis der Verbandsbauart bei den Händlern ein, dessen Vorbild bei der Deutschen Bundesbahn eingestellt war. Dieses Modell ist für die Epoche III beschriftet und das ebenfalls in feiner Form.

Aktuelle Neuheiten von AZL:

Die erste Auslieferung für den Mai betrifft die GE ES44AC der BNSF mit dem sogenannten Swoosh-Logo (Art.-Nrn. 62402-4 / -5). Die nächsten beiden Lokomotiven haben EMD-Vorbilder: F7A der Jersey Central Lines (62919-1 / -2) und SD50 der KCS (65007-1 / -2).



F7A der Jersey Central Lines (Art.-Nr. 62919-1; Bild links) und ALCO RS-3 der Nickel Plate Road (63325-1; Bild rechts). Fotos: AZL / Ztrack

Die ebenfalls bei EMD gebaute Tunnellok SD40T-2 bekommt drei Betriebsnummern der Union Pacific (64103-1 bis -3). Abgeschlossen wird dieses Segment von der ALCO RS-3 für Nickel Plate (63325-1 / -2) in Phase-III-Gestaltung.



SD50 der KCS (65007-1; Bild links) und Güterzugbegleitwagen von Caltrain (92022-1; Bild rechts). Fotos: AZL / Ztrack

Die modernisierten 1937-AAR-Wagen gedeckter Bauart mit 40 Fuß Vorbildlänge sind nun als CB&Q-Fahrzeuge im Angebot. Zur Wahl stehen Einzel- (905401-1) und Doppelpackungen (915401-1). Der Güterzugbegleitwagen mit seitlichen Ausgucken fährt aktuell für Caltrain (92022-1 / -2) vor.

Gedeckte Trinity-NSC-Wagen werden für die TTX mit neuem Logo einzeln (905601-1), doppelt (915601-1) und in Viererpackungen (915626-1) angeboten. Die modernisierten Trinity-Kesselwagen hingegen sind für GATX nur einzeln (905512-1) oder doppelt (915512-1) erhältlich.

Das Schlusslicht der Güterwagenangebote bilden zwei 4180-Druckluftentladewagen der BNSF (916051-1). In der Tat sind diese Pufferwagen als Sicherheitsvorkehrung am Zugschluss hinter Kesselwagen vor einer Schiebelokomotive eingereiht. Letzte Neuheiten sind 53-Fuß-Container für XPO Logistics (95114) und CSX (95107 / 95112).

Militärneuheiten beim Panzer-Shop NL:

Der Panzer-Shop NL (<https://www.panzer-shop.nl>) hat neue Militärmodelle im Sortiment. Aus den Beständen der Bundeswehr stammen die Schwertransporter Faun SLT-50 Elefant (50 t), Faun SLT-50 Elefant (56 t) und Faun SLT-56 Franziska für Leopard-Transporte.

Ein Schützenpanzer sowjetischer Bauart war der BTR-70, der bei der NVA in der DDR als SPW-70 im Einsatz war. Ebenfalls deren Bereich zuzuordnen sind der IFA W50 LAK2 (mit Koffer) und der Trabant 601 als Kübelwagen ohne und mit Plane.

Für die letzten Tage im Mai gewährt dieser Anbieter zudem doppelte Panzerpunkte. Bis dahin gibt es zehn statt nur fünf dieser Bonuspunkte für jeden Euro Einkaufswert. Einlösen lassen sie sich in Prämien wie Rabatte oder Gratisprodukte.

Schüttgut lagern mit Yellow Dwarf:

Neu in diesem Monat bei Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) ist ein Schüttgutlager (Art.-Nr. 60319) für Kohle, Kies, Erde usw. Damit kann also sowohl ein



Das Schüttgutlager (Art.-Nr. 60319) nimmt Kohle, Kies oder auch Erde auf. Foto: Yellow Dwarf

kleines Betriebswerk, eine Kohlenhandlung als auch der Hof einer Speidition oder Baufirma ausgestaltet werden.

Jubiläum der Spielwarenmesse:

In diesem Jahr feiert die Spielwarenmesse eG ihr Platinjubiläum, denn 1950 wurde sie in Nürnberg gegründet. Im Folgejahr richtete sie dann die erste Spielwarenmesse aus, womit auch dort Anfang 2026 das 75-jährige Jubiläum gefeiert wird.

1949 beschlossen vier Unternehmer die Gründung der Spielwarenmesse. Nach gelungener Premiere der ersten Deutschen Spielwaren-Fachmesse wurde 1950 die Genossenschaft, bis heute eine „exotische“ Gesellschaftsform für Messebetreiber, besiegelt.



Der Veranstalter feiert 2025 sein 75-jähriges Bestehen, die Spielwarenmesse als sein größtes Ereignis im nächsten Jahr.

Während der nächsten Messe vom 27. bis 31. Januar 2026 soll dann in Nürnberg die große Geburtstagsfeier stattfinden. „Dieses besondere Ereignis werden wir mit allen Teilnehmenden gebührend feiern – es ist ein Moment der Wertschätzung für das Erreichte und ein Ansporn, unsere Erfolgsgeschichte gemeinsam mit der Branche in die Zukunft zu tragen“, sagt Christian Ulrich, Vorstandssprecher, dazu.

Atlas-Gleise bei Case Hobbies:

Peter Scheele von Case Hobbies (<https://case-hobbies.de>) meldet, dass wieder Atlas-Gleise verfügbar seien. Lagerware sei damit derzeit vorhanden. Weitere Lieferungen, die aus China stammen, wird es auf absehbare Zeit jedoch nicht geben.

Dies dürfte, auch explizites Erwähnen durch den Händler in seiner Nachricht, auf die fragwürdige Zollpolitik der Vereinigten Staaten von Amerika zurückzuführen sein. Auswirkungen sehen wir bereits auch bei anderen Herstellern.

Sommerneuheiten veröffentlicht:

Am 15. Mai hat Märklin seine Sommerneuheiten 2025 bekanntgegeben – ungewöhnlich spät, denn meistens wurde dafür die Intermodellbau Dortmund genutzt. Doch das längere Warten hat sich besonders für die Zetties sehr gelohnt.

Als MHI-Einmalserie erscheint der Flixtrain in aktueller Ausführung für die Epoche VI. Gezogen wird er von einer neuen Ausführung des Vectron Baureihe 193 mit nun zwei Einholm-Stromabnehmern auf dem Dach (Art.-Nr. 88239). Der Zug wird aus zwei Wagenpackungen mit drei Reisezugwagen (87403), bestehend aus Bmmz 264.4F und 264.4, sowie zwei Reisezugwagen (87404) Bmmdz 268.7F und 264.4F gebildet.

Wohl zum letzten Mal soll eine Schnellzuglok der Baureihe 101 (88668) eine Werbegestaltung von Märklin tragen, denn die Ausmusterung dieser Baureihe läuft bereits. Das noch nicht beklebte Vorbild erinnert mit abgebildetem Dampflokfahrwerk an den 100. Geburtstag der Baureihe 01. Auch sie ist eine MHI-Sonderauflage.



AZL lässt für Märklin den Schweizer Triebzug RAe TEE II (Art.-Nr. 88730) in sechsteiliger Ausführung für Epoche IV fertigen. Foto: Märklin

Als reguläres Katalogmodell kehrt der Dampftriebwagen Kittel (88147) zurück. Das als Cit Wü 05 der DRG bezeichnete Fahrzeug trägt nun die grüne Lackierung der Reichsbahn-Personenwagen. Die Serie der Museumslokomotiven führt V 80 002 (88801) fort, die den Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ trägt.



V 80 002 (88801) führt die Reihe der Museumslokomotiven fort und wird deshalb in einer Holzschatulle geliefert. Foto: Märklin

Das beim Brand in Nürnberg einst vernichtete Vorbild trug, abweichend vom Betriebszustand der Auslieferung, eine weiße Linienführung an der unteren Rahmenkante im Bereich der Drehgestelle.

Vorlage für diese fehlerhafte Gestaltung war damals ein retuschiertes Foto des Herstellers MaK. Technisch wird das Modell an den Leitungszuführungen der Drehgestelle überarbeitet, um einen besseren Kurvenlauf sicherzustellen.

Eine Farbvariante bildet der Dienstgutkesselwagen mit Bremserhaus (82303), der für den Transport von Verbrennungskraftstoffen im bahninternen Dienst verwendet wurde. Der Weihnachtswagen (80635), ein Durchgangswagen der Bauart Ci, sowie der Märklin-Magazin-Jahreswagen (80835), ein blau lackierter Güterzug-Gepäckwagen Pwgs 041, waren zu erwartende Neuheiten.



Der Weihnachtswagen (80635; Bild links) und der Märklin-Magazin-Jahreswagen (80835; Bild rechts) waren zu erwartende Neuheiten. Fotos: Märklin

Doch mit dem Schnelltriebwagen RAe TEE II (88730) in sechsteiliger Ausführung für die Epoche IV enthält der Prospekt überraschend auch eine Formneuheit. Die komplette Neuentwicklung wurde bereits auf der Ausstellung des Stammtisch Untereschbach e.V. in Köln gezeigt und wird von AZL zugeliefert. Damit folgt der Triebzug auch deren Konstruktionsprinzipien, zu denen Haftreifen, ein Antrieb im Motorwagen ohne elektrische Verbindungen zu den anderen Wagen gehören – wichtig für alle Analogbahner mit stromlosen Halteabschnitten vor Signalen.

Bekanntnisse zur SZL-Strategie:

Rob Albritton, einer der beiden AZL-Inhaber, äußerte sich im hauseigenen Forum zur Neuheit des RAe TEE II und der Strategie für die Marke SZL (Swiss Z Lines). Dazu führte er aus, schon sehr lange diese Zweitmarke zurückzubringen zu wollen.

Der letzte Versuch sei das abgebrochene Projekt der Ae 8/14 der SBB gewesen, die als Messingmodell aufgelegt werden sollte. Nun seien sie bei dem RAe TEE II angekommen, der im Kunststoffspritzguss umgesetzt wird und neben einem glatten Äußeren, gemeint sind damit die Wagenübergänge, auch eine sehr vorbildnahe Fahrgeschwindigkeit besitzen solle.

Glücklich seien sie, für Marketing und Vertrieb die Firma Märklin gewonnen zu haben, für die die rot-beige Ausführung als OEM-Modell zugeliefert wird. Die spätere Lackierung als „graue Maus“ soll in eigener Verantwortung über einen neuen Händler in der Schweiz folgen.

Es sei Teil der Strategie, sich über europäische Modelle zu diversifizieren. Das US-Segment von AZL solle dabei aber nicht vernachlässigt werden. Die wieder aufgenommene Ausrichtung auf Europa wird aber auch deutlich als Erfordernis aufgeführt, um Absatzeinbrüche als Folge der US-Zollpolitik ausgleichen zu können und widerstandsfähig gegen solche Entwicklungen zu sein.

Betont wird in der Stellungnahme, dass Azar Models eine gute Modellpolitik mit französischen Vorlagen betreibt. Da nicht alle eigenen Modelle ein Schweizer Vorbild haben sollen, schaue SZL deshalb nun auf britische Vorbilder.

Schneller Entschluss bei WDW Full Throttle:

Auch WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) fürchtet die Folgen der US-Zollpolitik und bezieht den Entschluss für ein neues Modell in limitierter Auflage darauf: „Ich wollte dieses Modell schon seit Jahren bauen! Nachdem ich die Herstellung viel zu lange vor mir hergeschoben hatte und die Auswirkungen unserer Lieferketten-Zoll-Situation sah, dachte ich, dass ich es besser anpacken sollte, solange ich noch Radsätze habe, um es fertig zu stellen.“



Die beiden Schüttgutwagen waren beim Vorbild fest gekuppelt, teilten sich eine Betriebsnummer und zählten betrieblich als nur ein Wagen. Deshalb läuft der Schriftzug Southern auch über beide Wagenkästen. Foto: WDW Full Throttle

Es handelt sich bei der Neuheit um eine für den Mai 2026! Unklar bleibt vorerst, ob es sich beim (in der an uns gerichteten Information zwei Mal) genannten Jahr um einen Schreibfehler handelt oder die Ankündigung aufgrund der Umstände tatsächlich so früh erfolgt.

Die betreffende Packung (Art.-Nr. FT-2062) enthält ein beim Vorbild fest gekuppeltes Wagenpaar der Southern Railway mit der Betriebsnummer 102079. Zum Vorbild möchten wir noch einige Informationen mitgeben.

Der Anschluss des Südens an das elektrische Stromnetz erhöhte den Bedarf der Versorgungsunternehmen an Kohle massiv. Bevor sie auf eine große Flotte neu konstruierter 100-Tonnen-Trichterwagen zugreifen konnten, entwickelte die stets innovative Southern einen Behelf.

Aus ihrem beachtlichen Bestand an 50-Tonnen-Wagen kuppelte sie jeweils zwei Wagen mit einer Deichsel fest, so dass sich an beiden Enden Handbremsräder befanden. Diese Einheiten wurden nun tariflich wie ein Wagen behandelt und erhielten auch nur eine gemeinsame Betriebsnummer.

Gegenüber vergünstigten sich dadurch die Transporttarife und diese Praxis sollte schließlich bis Mitte der siebziger Jahre Bestand haben und den alten Wagen ein „zweites Leben“ bescheren. Full Throttle greift diese besondere Ära des Kohletransports nun mit der Neuheit auf.

Herpa-Sommerflieger 2025:

Für den Sommer kündigt Herpa in seinem aktuellen Prospekt zum Einsatz in Europa in seinem Wings-Programm folgende militärische Neuheiten an:

Panavia Tornado IDS der deutschen Luftwaffe (Art.-Nr. 573580),
Lockheed Martin F35A Lightning II der königlich dänischen Luftwaffe (573603),
Ilyushin IL-76 der ukrainischen Luftwaffe (573610),
Antonov AN-72 der ukrainischen Nationalgarde (573627) und
Airbus A400M der Belgischen Luftkomponente (573665).



Die Ilyushin IL-76 der ukrainischen Luftwaffe (Art.-Nr. 573610) erscheint in der Produktreihe Wings im Maßstab 1:200. Foto: Herpa

Im zivilen Sektor erscheinen:

Ilyushin IL-18 der Deutschen Lufthansa in der DDR (573689) und
Boeing 707-320 der Pan Am (573696).

Das Snapfit-Sortiment bereichern folgende Modelle:

Airbus Industries Beluga XL (613286-001),
Airbus A220-300 der Air Baltic (614559) und
Airbus A220-300 der Croatia Airlines (614566).



Der Airbus Industries Beluga XL (613286-001; Bild links) und der Airbus A220-300 der Air Baltic (614559; Bild rechts) bereichern die Snapfit-Modelle. Fotos: Herpa

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

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

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Hendrik Späing, Kristin Späing

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.