

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

[www.trainini.de](http://www.trainini.de)

Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Jubiläum der Geislinger Steige

Märklins wohl letzte Werbelok  
Spur-Z-Spaß in Südafrika

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wir können uns nur glücklich schätzen, dass unsere Spur-Z-Gemeinschaft wirklich international aufgestellt ist. Zuletzt suchte ich einige Fotos aus unserem Archiv heraus und blieb - wie selbstverständlich bei längst vergessenen Modellbahnausstellungen regelrecht hängen.



Dirk Kuhlmann  
Redakteur

Hier war nicht eine besondere Anlage der Hingucker, sondern die vielen Aussteller aus den verschiedensten Ländern. Unsere gestalterischen Ansätze mögen immer wieder gleich oder ähnlich sein, aber ein US-amerikanischer Modellbahner zeigt ganz andere Ergebnisse gegenüber z. B. unseren französischen Freunden oder gar uns Deutschen.

Wer dies einmal erlebt hat, kommt so schnell nicht von dem Virus los und zeigt sich weiterhin begeistert. Diese Internationalität können wir nun endlich mal wieder auch in dieser Ausgabe feststellen.

Beginnen wir mit einem Bericht über die Steigen-Jubiläumsfeier in Geislingen. Holger Späing war vor Ort und hat die einzelnen Orte der Veranstaltung besucht, sie sogar aus eigenem Bestand durch Exponate bereichert.

Kaum wieder in Dortmund angekommen, hielt er fotografisch die wahrscheinlich letzte Werbelok der Baureihe 101 im Bild fest. Natürlich wartet sie mit einer besonderen Botschaft auf und auch der Aufwand für das „neue Kleid“ des großen Vorbilds ist immens. Lassen Sie sich von seinem Bericht überraschen.

Nun verlassen wir Deutschland und zeigen die neuesten Modelle der französischen Manufaktur Azar Models. Die gedeckten UIC-Standardgüterwagen der SNCF-Bauart G4 schauen wir uns etwas näher an. Das haben wir schon mal vor drei Jahren getan, aber die aktuellen Modelle sind neu konstruiert und nach Großserienverfahren gefertigt worden.

Und damit nun auf zur großen Reise! Aus Südafrika präsentiert uns Evert Loo seine Spur-Z-Kofferanlage. Hier ist nicht nur seine Umsetzung höchst spannend, sondern auch, wie er auf Umwegen sein Material zu beschaffen hat. Das Kap der guten Hoffnung ist ja schließlich nicht als größere Modellbahn-Enklave bekannt.

Wie bitte, Sie haben immer noch nicht genug? Bitte sehr, dann fliegen wir auch noch mal kurz über den Atlantik.

Unser Übersetzer Alexander Hock hat die räumliche Nähe seines Wohnorts genutzt und war für **Trainini®** erstmals auf der National Train Show vor Ort. Im Bundesstaat Michigan, umgeben von vier der fünf großen Seen, kam es auch zu einem persönlichen Treffen mit unserem nordamerikanischen Auslandskorrespondenten Robert Kluz.

Auch im Namen meiner Redaktionskollegen wünsche ich Ihnen nun viel Freude bei der Lektüre und auch gute Erholung im Sommer 2025! Lassen Sie uns gern wissen, wo Sie in der heißen Jahreszeit Ihrem Hobby nachgehen oder sich inspirieren lassen.

Her-Z-lich,

Dirk Kuhlmann

## Leitartikel

Vorwort..... 2

## Modell

Die französische Evolution..... 4

## Vorbild

Die 01 auf einer 101 .....13

## Gestaltung

Meine Geschichte mit der Spur Z .....25

## Technik

Aktuell kein Beitrag

## Literatur

Lokale Entwicklungshilfe?.....33

Höchstleistung nach schwierigem Start .....35

## Aktuelles

Großes Bahnfest zum Jubiläum .....38

Let's go to the show!.....47

Zetties und Trainini im Dialog.....54

Impressum .....69

Wir danken Evert Loo für seinen Gastbeitrag und der Eisenbahnstiftung für eine Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 5. August 2025

### Titelbild:

194 051-9 hat mit ihrem kurzen Nahverkehrszug auf der Geislinger Steige (von Bernhard Stein) am km 65,4 den „Alten General“ umrundet und nähert sich an der heute längst abgebauten Signalbrücke dem Ort Amstetten am oberen Ende der Steilstrecke.

## Azar Model zeigt einen Reifeprozess **Die französische Evolution**

***Die gedeckten UIC-Standardgüterwagen der SNCF-Bauart G4 finden auch Freunde in Deutschland. Azar Models hat die Wünsche seiner Kunden dort vernommen und präsentiert diese Wagen aktuell in dritter Generation. Aus unserer Sicht lassen sie jetzt keine Wünsche mehr offen.***

Im Juli 2022 – also vor exakt drei Jahren – haben wir die damals neuen Modelle der französischen G4-Wagenfamilie vorgestellt und uns begeistert gezeigt. Die neuen Modelle gaben alle Vorbildmerkmale korrekt wieder und wiesen auch stimmige Maße auf.

Azar Models hatte sie unter anderem für seinen Einstieg in den Markt der Spur Z gewählt. Gefertigt wurde damals auf Basis von 3D-Drucken. Doch schon bald überstieg die Nachfrage die Produktionskapazitäten und ein Umschwenken auf den Kunststoff-Spritzguss erschien sinnvoll.



Für den Vergleich mit dem vorherigen 3D-Druck-Modell stand uns die Neuauflage in gleicher Ausführung (Art.-Nr. W02-ST; links) zur Verfügung, ergänzt um die neue Version mit Aluminium-Lüftungsclappen (W02-STA; rechts), wie sie uns in Deutschland durch die DB vertrauter wirkt.

Das wirkte sich auf die Liefertermine aller Modelle, die angekündigt waren oder bereits erste Auslieferungen erlebt hatten, aus. Doch Zetties sind Warten gewohnt und sollten geduldig sein. Schon bald wurde deutlich, dass Azar Models seine neue Rolle im Markt sehr ernst nimmt und einen Markt für unsere Baugröße im Nachbarland Frankreich aufbauen möchte.

So konnten auch die Corail-Wagen, die mit großem Aufwand folgten, auf Anhieb überzeugen und sogar das privat kreditfinanzierte Projekt für einen TGV-Zug verlief erfolgreich. Azar Models war bei den Kunden angekommen und hatte sich Vertrauen aufgebaut.

Nur die G4-Wagen passten lange Zeit nicht so recht ins Bild: Schon bald waren auch sie nicht mehr verfügbar, weil die 3D-Druck-Phase beendet war. Die Konstruktion wurde überarbeitet und an den Spritzguss angepasst.



Das direkte Gegenüberstellen von Spritzguss- (links) und 3D-Druck-Modell (rechts) verdeutlicht, dass sie erwartungsgemäß nur wenig geändert hat. Und doch sind kleine Unterschiede in der Nahansicht auszumachen.

Als endlich Modelle aus der Produktion, wie wir sie von Großserienherstellern kennen, verfügbar waren, zeigten sich die Kundenmeinungen geteilt: Daheim bei unseren französischen Freunden stießen sie auf Begeisterung, zumal auch Wagen mit ein- und ausschaltbarem Schlusslicht folgten.

In Deutschland aber, dem Mutterland der Spurweite Z, konnte Azar Models mit dieser neuen Generation (noch) nicht punkten. Zu Recht kritisiert wurde hier, dass die in braunem Kunststoff abgespritzten Gehäuse nicht lackiert und stattdessen direkt bedruckt wurden.

Das sorgte für störenden Plastikglanz, der vor allem im Wagenverband auffiel, weil gleiches nicht für die umgebenden Güterwagen von Märklin, FR Freudenreich Feinwerktechnik und anderen galt. Die Kundenkritik zeigte zugleich aber auch das Interesse an den Produkten, denn Güterwagen sind immer ein internationales Phänomen und hier reden wir angesichts von fast 20.000 Vorbildexemplaren von einer bedeutenden Bauart.

Firmeninhaber Moïse Rogez zeigte sich beeindruckt und erklärte gegenüber unserer Redaktion früh, dass Azar Models reagieren wolle und die nächste Auflage auch wieder lackiert werden würde. Gespannt verfolgten wir daher die Nachrichten des Herstellers und konnten es kaum erwarten, das Ergebnis mit eigenen Augen zu sehen. Im Juli war es nun endlich soweit.

## Höchster Reifegrad

Vor uns stehen nun zwei Ausführungen dieser dritten Modellgeneration. Mit dem SNCF-Standardwagen G40.2 (Art.-Nr. W02-ST) haben wir ein direktes Vergleichsobjekt zu einem der früheren Testmodelle, die Variante mit Nachbildungen unlackierter UIC-Lüftungsklappen aus Aluminium (W02-STA) hat das einstige Angebot ergänzt.

Wir blicken nun kurz noch einmal aufs Vorbild: Die gedeckten Güterwagen vom Typ G4 wurden ab 1963 von der SNCF in Dienst gestellt. Es handelte sich um UIC-Standardwagen, die sich verkehrlich nicht von den Mustern anderer Bahnverwaltungen unterschieden und für den freizügigen Einsatz vorgesehen waren.

weiter auf Seite 7



Hier sehen wir beide Neuheiten aus dem Spritzgussverfahren in großer Seitenansicht. Die Bedruckung beider Stückgut-Varianten unterscheidet sich lediglich bei den Betriebsnummern. Dies ist auch richtig, weil beide in dasselbe Zeitfenster der Vorbildgeschichte gehören.

Die „klassische“ Version für Stückgüter, zu der beide vorgestellten Modelle gehören, wurde ursprünglich als G4.02 und später als G40.2 bezeichnet. Darüber hinaus gab es Ausführungen für den Transport von Frühgemüse (G69.6) und von Vieh (G41.6), die Azar Models ebenfalls berücksichtigt hat.

Ein entscheidender Unterschied zu Deutschland bestand darin, dass es sich um die letzte Serie zweiachsiger Wagen gedeckter Bauart handelte. Während die DB bis zuletzt Zweiachser beschaffte, markieren die G4 bei der SNCF nach mehreren Generationen das Ende solcher Entwicklungen.

Folgebeschaffungen richteten sich, wie zugleich auch bei der italienischen FS mit deren Gattung Gabs, auf vierachsige Drehgestellwagen, die bei Azar Models auch ins Programm aufgenommen wurden und bald lieferbar sein sollen.



Während die Bundesbahn bis zuletzt an zweiachsigen Wagen gedeckter Bauart festhielt, gingen ausländische Bahnverwaltungen schon früh auf vierachsige Drehgestellwagen über. Hier zeigt sich am 30. September 2003 ein Gabs der italienischen Staatsbahn FS dem Fotografen.

An dieser Stelle zeigt sich, dass die französischen Güterwagen ein besonderes Augenmerk verdienen, denn sie können auch deutsche Güterzüge entscheidend auflockern. Das gilt auch für die zweiachsigen Vertreter, die wir heute noch mal ins Licht rücken.

Da die SNCF beim Lackieren weitaus weniger Aufwand als die DB betrieb, erscheinen uns die französischen Pendanten zunächst etwas fremd: Sie haben weder einen schwarz abgesetzten Rahmen noch ein schwarzes Fahrwerk. Auch eine eigene Dachfarbe war nicht vorgesehen. Stattdessen ist der gesamte Waggon rotbraun lackiert.

Von diesem Einerlei heben sich nur die bodenbedienbaren Handbremsräder und die UIC-Seilhaken ab, die vorbildgerecht in warnendem Gelb hervorstechen. Für die Seilhaken ist das gegenüber den vorherigen 3D-Druck-Produkten neu, die Handräder waren auch zuvor schon gelb lackiert.

Allerdings handelte es sich da noch um separat auf einem dünnen Sockel angeklebte Ätzteile, die schnell verlorengehen konnten. Mit Umstellen auf Spritzguss wurde dieser Sockel auf den Durchmesser des Handrads verstärkt und als Gravur ausgeführt, die einen präzise passenden Farbauftrag bekommen hat.



Bei den neuen Spritzgussauflagen sind auch die UIC-Seilhaken gelb abgesetzt worden. Zudem haben auch die Puffer einen schwarzen Lackauftrag erhalten.

Der Unterschied ist nur zu erkennen, wenn der Waggon vom Gleis genommen und von unten betrachtet wird.

Einen Zugewinn, der erst auf den zweiten Blick auffällt, bedeuten auch die nun schwarzen Puffer samt Teller, die beim Vorbild von Fettaufrag geprägt sind und entsprechend nicht braun wahrzunehmen sind. Geblieben sind die Märklin-kompatiblen Systemkupplungen, wobei der Kupplungsschacht nun von einem Blech mit drei Schmelzpfropfen verschlossen wird.

Im Unterbodenbereich zeigt sich zwischen Ursprungs- und aktuellem Modell ein Unterschied nur dahingehend, dass zwei nicht genutzte Öffnungen, die einst offenbar für Schrauben vorgesehen waren, jetzt entfallen sind.

Die Maße haben sich nur minimal geändert, was auf Unterschiede beim Schrumpfungsgrad zwischen beiden Fertigungstechniken zurückzuführen sein sollte. Das Eigengewicht hat geringfügig auf 6,5 Gramm zugelegt und unterstützt die Betriebssicherheit. Es liegt mit Modellen anderer Anbieter auf gleichem Niveau.

Nicht revidieren müssen wir auch unser Urteil zu den Anschriften. Sie waren und sind aufgedruckt, ohne sich qualitativ verändert zu haben. Alle Anschriften sind sauber, erkennbar und weitgehend auch lupenlesbar. Einzuordnen sind sie in die späte Epoche III und IV.

weiter auf Seite 10



Schrägsichten beider Modelle mit ihren formgleichen Details in feiner Ausführung.

Wahrscheinlich auch gedruckt und nicht per Schablonenlackierung aufgebracht sind die farblich abgesetzten UIC-Lüftungsklappen beim Modell, das neu in diese Wagenfamilie aufgenommen wurde (W02-STA). Die Klappen sind jedenfalls trennscharf und deckend in der Farbe Weißaluminium abgehoben – im Ergebnis eine tadellose Arbeit, die Azar Models – wie auf der Schachtel zu lesen – in China ausführen lässt.



**Bild oben:**

In dieser Gegenüberstellung wirkt das Spritzgussmodell (links) glänzender als sein Vorgänger. Das liegt an der glatteren Oberfläche. Besonders auf dem Dach lassen sich die dünnen Streifen der Druckschichten auch auf dem Foto noch ausmachen. Erkennbar ist auch die Änderung am bodenbedienbaren Handbremsrad.

**Bild unten:**

Die deutlichsten Abweichungen zeigen die beiden Modelle am Wagenboden, der sichtbar überarbeitet worden ist. Zudem wurde auch der Verschluss des Kupplungsschachts geändert. Das Spritzgussmodell liegt auch hier wieder links.

Vereinzelt vernahmen wir Kritik, dass auch die Stellstangen diesen Farbüberzug verlangt hätten. Das sehen wir nicht so und können keinen Vorbildfehler feststellen. Belegaufnahmen vom Vorbild, die ein solches Vorgehen auch für die SNCF unterstreichen würden, haben wir nicht gefunden.

Insofern freuen wir uns über diese neuen Modelle in dritter Generation, die ihren Käufern auch in den übrigen Farb- und Bedruckungsvarianten viel Betriebsspaß bringen dürften. Gespannt sind nicht nur wir auf die Vierachser, deren Muster bereits letztes Jahr in Altenbeken zu sehen waren. Beide werden dazu beitragen, dass Bild unserer Stückgutzüge noch bunter und abwechslungsreicher erscheinen zu lassen.

Und da es sich nicht nur um sehr gelungene, sondern fast komplett neu konstruierte Wagen aus einem völlig abweichenden Fertigungsprozess handelt, erfüllen sie auch unsere Kriterien für die alljährlichen Redaktionsauszeichnungen.



Die beiden Neuheiten stehen – wie auch die hier nicht gezeigten Farb- und Bedruckungsvarianten – keinesfalls auf dem Abstellgleis. Ganz im Gegenteil nominieren wir die Ausführung mit aluminiumfarbenen UIC-Schiebern als Neukonstruktion für die Neuerscheinungen des Jahres 2025 in der Kategorie Wagen.

Wir nominieren stellvertretend den als neue Variante hinzugeetretenen Standardwagen mit UIC-Lüftungklappen aus Aluminium (W02-STA) für die Neuerscheinungen des Jahres 2025 in der Kategorie Wagen.

Hersteller des Basismodells:  
<https://azar-models.com>



19.-21. September 2025 in Göppingen



## Ein Erlebnis für alle Sinne

### 40. Internationale Modellbahn-Ausstellung & 14. Märklin Tage

- Werksbesichtigung (Fr. & Sa. von 09:00 - 15:00 Uhr)
- Lokmontage für Besucher
- Lokparade am Göppinger Bahnhof
- Führerstandmitfahrten
- Mitfahrten in historischen Zügen
- Blick auf die Anlagen im Märklineum
- Über 140 Aussteller an 5 Veranstaltungsorten
- Große LGB-Ausstellung in der EWS Arena
- Vielseitiges Kinderprogramm für Groß und Klein
- Buspendelverkehr und viele Parkmöglichkeiten

Alles rund um die große und  
kleine Eisenbahn auf 49.000 m<sup>2</sup>  
Spiel & Spaß – 3 Tage lang!

## Märklins letzte Werbelok? Die 01 auf einer 101

**Die Baureihe 101 ist längst auf dem Rückzug: Von den einst 145 Maschinen befinden sich bei der Deutschen Bahn AG nur noch rund 50 Exemplare im Einsatzbestand. Doch diese prägen unverändert unser Bild vom Intercity und sind in ganz Deutschland anzutreffen. Und so entschied sich Märklin für seine wahrscheinlich letzte Werbelok dieser Baureihe.**

2025 feiern wir 100 Jahre Einheitsdampflok, denn 1925 war das Geburtsjahr der Baureihen 02 (10 Probelokomotiven) und der später in Serie gebauten sowie populäreren 01. Beim „Star der Schiene“ vergangener Zeiten lag es nahe, das Jubiläum der in 231 Exemplaren gebauten Einheitsdampflok ins öffentliche Licht zu rücken.

Dies schlug sich erwartungsgemäß im Märklin-Katalogprogramm in Form passender Dampflokmodelle nieder. Doch auch die Märklin-Händler-Initiative (MHI) hatte mit der Vorlage noch etwas Besonderes vor. Sie wollte die Brücke von 1925 zur Gegenwart schlagen und landete so bei der Schnellfahrlok der Baureihe 101.



Am 9. Juli 2025 präsentiert sich die frisch beklebte 101 127-9 als wahrscheinlich letzte Werbelok ihrer Baureihe exklusiv dem Fotografen.

Mit mehreren Generationssprüngen stellt sie quasi eine Urenkelin der Dampflok dar, denn originäres Aufgabengebiet für beide ist der hochwertige Schnellzugdienst. Was einst FD- und FFD- oder nach dem Krieg F-Züge waren, wurde ab 1971 die Zuggattung Intercity. Auf die gleiche Verwendung deutet auch die identische Baureihenbezeichnung hin, die sich nur beim Präfix für die Traktionsart unterscheidet.

Doch wie bringt ein Modellbahnhersteller eine 01 sinnvoll auf dem Lokkasten einer 101 unter? Denkbar gewesen wäre sowohl ein Modell- als auch Vorbildmotiv der vollständigen Lokomotive, nur wäre das



Am Morgen des 8. Juli 2025 ging es los: 101 127-9 ist im Werk von DB Regio eingetroffen, grundgereinigt und wartet nun auf das Aufbringen der Folien. Innerhalb von Stunden wird sich ihr Äußeres grundlegend verwandeln.

nicht wirklich neu gewesen, denn in der Ahnenreihe der Märklin-Werbelokomotiven gab es solche Ansätze bereits.

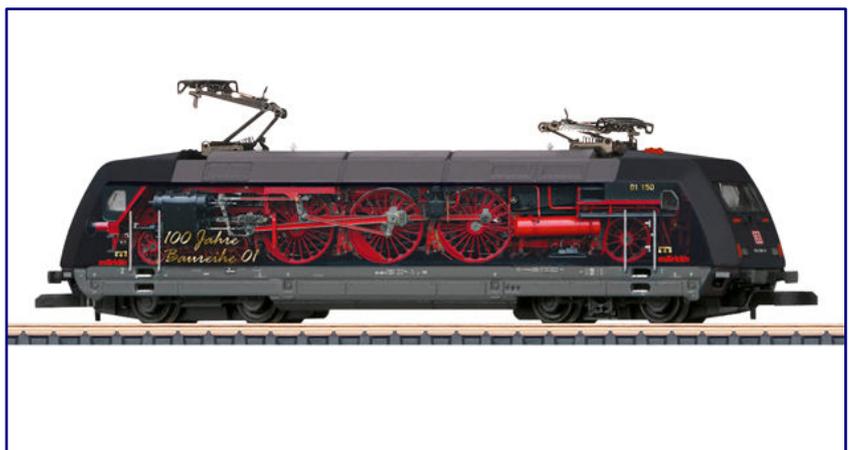
Hinzukommt, dass das Schwarz einer Dampflok eine gewisse und auch im Alltag auffallende Eleganz verspricht.

Dies ist schon mal ein guter und auch sinnvoller Ansatz für die Grundfarbe. Klar ist damit aber ebenso, dass die Seitenwand nur einen Ausschnitt der 01 aufnehmen kann.

Angeboten hat sich damit allein das rot kontrastierende Fahrwerk – eine gute Wahl, wie sich zeigen sollte.

Einen Eindruck vom geplanten Motiv erhielten Märklin-Kunden dieses Mal sehr früh: War 2019 das Vorbild zum

Jubiläum „160 Jahre Märklin“ schneller und Modelle noch nicht mal angekündigt, so fand sich das geplante Motiv in seiner vorläufigen Form bereits unter den Sommerneuheiten 2025. Erscheinen wird die rollende Werbefläche in den Spuren H0 (Art.-Nr. 39479) und Z (88668) für die auftraggebende MHI.



Mit diesem Produktbild wurde das Modell zur MHI-Werbelok angekündigt. Beim Vorbild hat sich noch einiges geändert: Dort ist statt 01 150 das Fahrwerk der 01 66 zu sehen, das zudem in der sogenannten Bellingrodt-Stellung aufgenommen wurde. Illustration: Märklin

Offen (fast) bis zum Tag des Beklebens bleibt stets die Betriebsnummer. Welche Maschine am Ende gestaltet wird, lässt sich nur eingeschränkt vorplanen. Immer wieder müssen Lokomotiven aus Umlaufplänen herausgenommen oder als Ersatz hineingeschoben werden, was sich aus unplanbaren Ereignissen wie Defekten oder auch Unfällen ergibt.

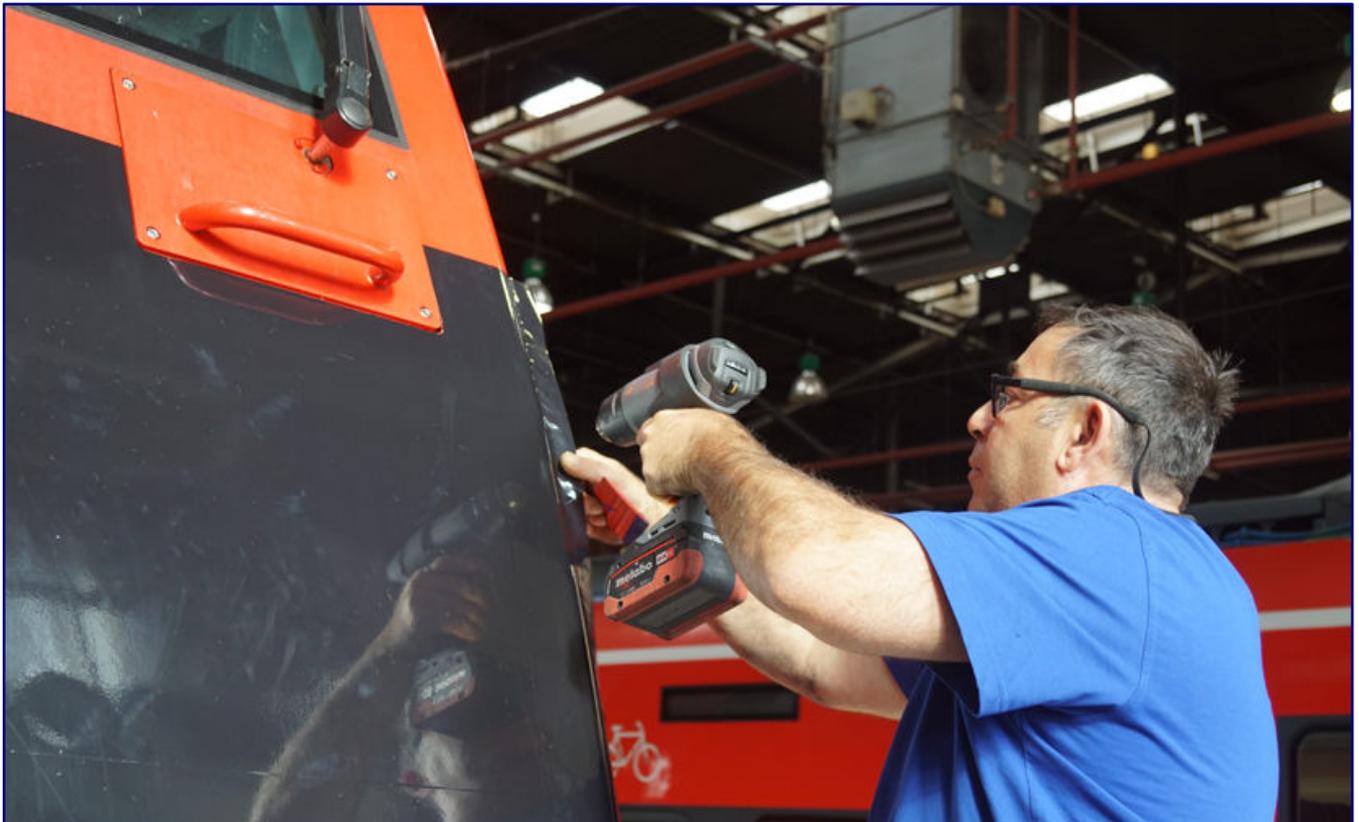


Die Folienrollen mit den einzelnen Motivabschnitten liegen bereit, die Arbeit kann beginnen und soll taggleich abgeschlossen werden.

## Jetzt auch im Original unterwegs

Am 8. Juli 2025, fast exakt sechs Jahre nach dem großen Tag von 101 064-4, gab sich wieder im Werk Dortmund von DB Regio nun 101 127-9 die Ehre. Rund ein Jahr wird sie deutschlandweit an den runden Dampflok-Geburtstag erinnern, während ihre Schwesterlok im Mai 2025 den Weg alten Eisens ging und in Opladen bei der Firma Bender zerlegt wurde.

Etwas Schwerkut schwang also mit, als nun zum vielleicht letzten Mal eine 101 vor uns stand und darauf wartete, in ein rollendes Kunstwerk verwandelt zu werden. Doch schon früh am Morgen lief nicht gleich alles nach Plan: Beim Anruf im Werk hieß es gleich, wir sollen uns Zeit lassen, denn die Lok sei noch nicht „zugelaufen“.



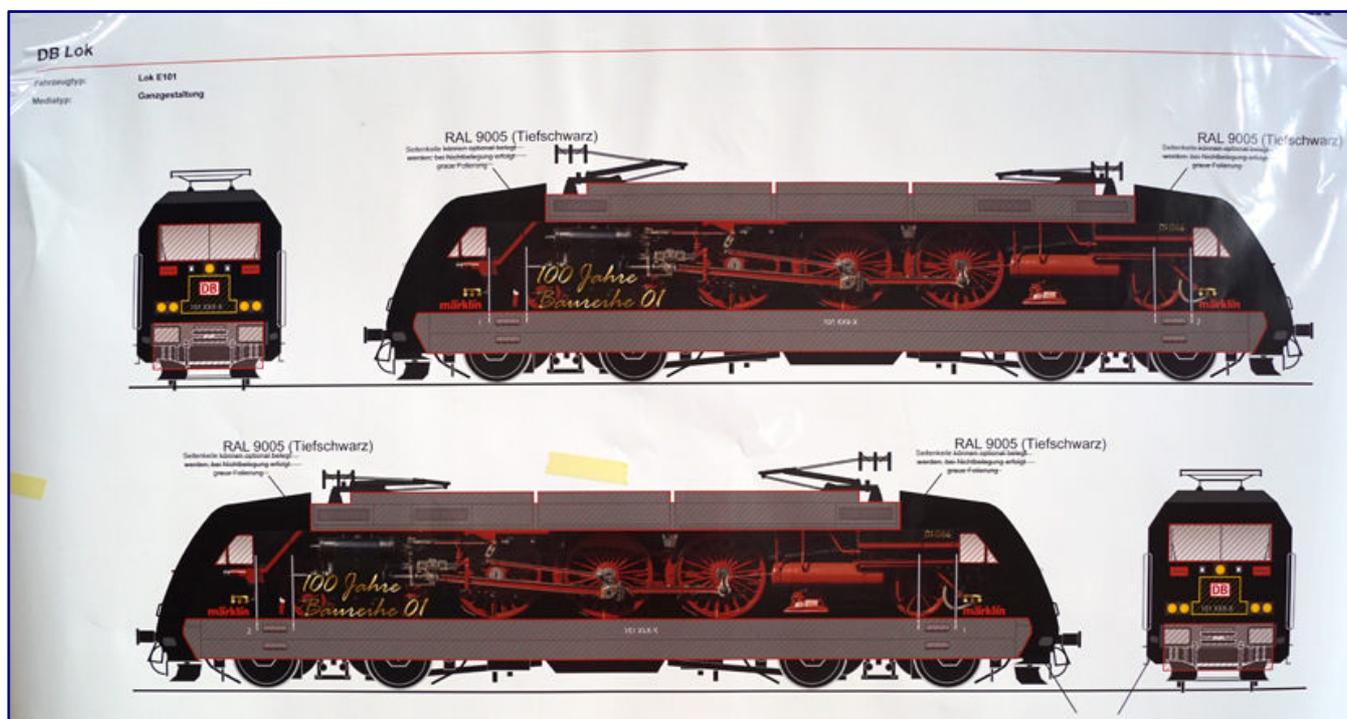
An der Stirnseite von Führerstand 2 beginnt das Bekleben. Die ersten schwarzen Folien sind aufgelegt, an den Griffplatten ausgeschnitten und am Übergang zur Schräge angekommen. Hier ist der Heißluftfön beim Anlegen und Ausrichten entlang dieser Kante gefragt.

Sie hatte stattdessen das benachbarte Fernverkehrswerk erreicht, wo das Bekleben ja nicht stattfinden konnte. Es bedurfte eines eingewiesenen Triebfahrzeugführers, der die Maschinen bedienen darf und zu DB Regio überführen konnte. Als das geschehen war, stand die obligatorische Grundreinigung an.

Die Mitarbeiter der auftragsausführenden Firma waren dennoch voller Tatendrang und bekundeten gleich, die verlorene Zeit aufholen zu wollen. 101 064-4 solle auf jeden Fall noch am selben Tag vollständig beklebt werden.

Im Vergleich zur vorgenannten Lok stand das Objekt der Begierde nun auf einem anderen Schuppengleis. Grund dafür waren zwischenzeitlich erfolgte Umbauten, die am ursprünglichen Ort keinen ausreichenden Zugang zu allen Flächen ermöglicht hätten.

weiter auf Seite 18



**Bild oben:**  
 Auf eine separate Folie ist gedruckt, wie das Gesamtmotiv auf verschiedene Rollen verteilt ist, welche Bezeichnungen diese tragen und wo ihre genaue Position auf dem Lokkörper ist. Während der Arbeiten wird diese Hilfsfolie an einer Seitenwand fixiert, solange sie noch nicht bearbeitet wird.

**Bild unten:**  
 Eine weitere Folie gibt das Gesamtmotiv und die verwendeten RAL-Farbtöne wieder. Auf beiden sind Flächen gekennzeichnet, die nicht überklebt werden dürfen (rot schraffiert) oder besonders zu behandeln sind (gelb schraffiert).

Neben der maschinellen Reinigung war auch noch eine ergänzende Handwäsche erforderlich. Die Bereiche der Stirnseiten oberhalb der Führerstands Fenster wurden mit speziellen Reinigungsmitteln und Insektenentfernern behandelt, um das Haften der schwarzen Folien nicht zu beeinträchtigen.

Und dann konnte es endlich auch losgehen. Zunächst verwandelte sich der untere Frontbereich einer Lokseite in eine schwarze Fläche. Langsam wuchs sie auch in die Höhe, wobei Griffflächen, Steckdosen und Laternen behutsam freigeschnitten werden mussten. Vorläufig ausgespart blieben noch die schrägen und zugleich leicht gewölbten Flächen im Übergang zu den Seiten.

Stattdessen war nun die erste Seitenfläche an der Reihe. Hier kamen die gedruckten Motive zum Einsatz, die sich auf viele Folienrollen verteilen, die alle gekennzeichnet sind und leicht überlappend aufzukleben waren, damit keine Spalte sichtbar werden können.



Inzwischen wird das Motiv an der Loklängsseite erkennbar: Die dritte von vier der großen Rollen wird ausgerichtet und auf die Seitenwand geklebt.

Sie alle horizontal auszurichten und korrekt anzubringen, vermittelte schon den Eindruck einer höchst anspruchsvollen Aufgabe. Die beiden Herren sahen die vielen Folienrollen gezielt nach den jeweils gesuchten Motiven durch und wählten routiniert die gerade erforderlichen aus, um dann an der Lok weiterzuarbeiten.

Rolle für Rolle wurde ausgezogen, geprüft und dann ein erstes Motiv auf der Seitenwand aufgebracht. In Frage kam nur ein Motivelement auf der unteren Kante zum Rahmen, das zugleich an der Führerstandstür einen weiteren Abschluss finden konnte dies diente als Anfangspunkt für die lange Seitenwand.

Von dort ausgehend, gewann das Gesamtbild dann zunehmend an Erkennbarkeit. Große Magnete halfen, um die jeweils nächste Folie in Position zu rücken und auf korrekten Sitz zu prüfen. Wenn es grob passte, begann das Entfernen der Schutzfolie und Ansetzen einer Klebekante.



Die vierte Rolle wird verarbeitet. Im Bild zu sehen ist neben dem Lüfter im Dachbereich auch einer der Stabmagnete, mit denen die Klebefolien vor Abziehen der Schutzfolie fixiert werden, um sie zunächst auszurichten.

Mehrfach waren Teile des Bilds aber noch mal abzuziehen, nachzujustieren und wieder leicht anzudrücken. Passte dann alles, ging es ans flächige Andrücken. Mit einem Kunststoff-Spatel wurde die Klebeseite nun auf den Lokkörper gepresst und zugleich Lufteinschlüsse in Form von Blasen zu den Rändern hin ausgestrichen.

Über mehrere Stunden ließ sich, wie im Zeitraffer, verfolgen, wie Märklins Werbemotiv an Gestalt annahm. Auch wenn es von den Entwürfen und Zeichnungen bekannt war, sollte es auf einer so großen Fläche doch völlig anders auf den Betrachter wirken. Ein Grund dafür war auch der hohe Glanzgrad der 3M-Folien, die es dem Fotografen nicht leicht machten, alles ohne Lichtreflexionen zu dokumentieren.

Schließlich war auch die Schräge am Führerstand 2 an der Reihe und die schwarze Fläche schloss sich zumindest schon mal auf einer Seite. Mit dem Aufbringen von Dürr-Keks und weiß angeschriebener Betriebsnummer war diese Stirnseite fertig.

## Erster Abgleich von Vorbild und Modell

Nach einem erforderlichen Umsetzen der Lok durch das DB-Personal innerhalb des Schuppens, war es aus passender Perspektive nun auch möglich, eine Aufnahme in Schrägansicht zu fertigen, die keine offenen Arbeitsbereiche mehr zeigte.



Zum Bekleben der zweiten Stirnseite muss 101 127-9 innerhalb des Lokschuppens per Schiebebühne auf ein anderes Gleis versetzt werden.

Während die Arbeiten nun auf der gegenüberliegenden Längsseite wieder weitergingen, war der Moment gekommen, die aus Göppingen mitgegebenen Handmuster auf dem UIC-Tritt der Ellok zu platzieren und zusammen mit einer Teilansicht des Vorbilds abzulichten.

Nebenbei zu erwähnen ist, dass diese Handmuster noch keine Betriebsnummer trugen. Sie würden erst folgen, sobald die finale Vorbilddokumentation vorliegt. Zu den erforderlichen Änderungen gehören auch kleinere Verschiebungen beim Motiv, die aus praktischen Gründen resultieren, um keine Störer einzubauen.

Sie können sich aus Türkanten, Stufen oder auch Griffstangen ergeben, wenn diese ungünstig im Bildmotiv platziert sind. Im Rahmen des Möglichen reagierten die Profis darauf, was nun aber auch Anpassungen an den Drucken der Modelle zur Folge haben wird.

So hat sich beispielsweise die Achse des Nachläufers gegenüber dem ursprünglichen Plan in Richtung der Türmitte verschoben. Auch die Position der Loknummer 01 066 musste noch geringfügig korrigiert werden. In den ersten Plänen war übrigens noch 01 150 vorgesehen, aber das Foto für den Entwurf hatte keine ausreichende Auflösung für das Vorhaben. Neue Aufnahmen mussten daher gefertigt werden.

Während wir mit dem Abgleich von Vorbild und Handmustern beschäftigt waren, machte die große Lok rasante Fortschritte. Inzwischen schloss sich auch die zweite Front am Führerstand 1 und das Werk näherte sich am Abend des 8. Julis dem Ende. Schließlich waren alle Schnitte für Griffe und Waschdüsen gesetzt und ein arbeitsreicher Tag zu Ende.

weiter auf Seite 23



Die Arbeiten an 101 127-9 nähern sich dem Ende (Bild oben). Im Vergleich zum Morgen ist sie nicht wiederzuerkennen. Die Handmuster zu den Modellen in den Baugrößen H0 und Z – noch ohne Betriebsnummer - haben derweil auf dem UIC-Tritt der Vorlage Platz genommen (Bild unten).



**Bild oben:**

Der große Augenblick rührt näher, die Lok ist bereit zur Ausfahrt aus der Halle und wird dann bald öffentlich zu sehen sein. Bis zum ersten Sichten durch Eisenbahnfotografen außerhalb des Werks sollte es nur noch wenige Stunden dauern.

**Bild unten:**

Nur wenige Änderungen werden an den beiden Handmustern von Märklin vorzunehmen sein. Nachdem nun auch die Betriebsnummer endgültig feststeht, lassen sich auch kleinere Motivkorrekturen, die im Abgleich gegen die Vorbildaufnahmen zu identifizieren sind, durchführen.

Am nächsten Morgen sollte es dann ab 8:00 Uhr weitergehen: 101 127-9 war bereit für die erste Ausfahrt aus dem Lokschuppen. Doch bis es soweit war, blieben im Werk noch einige Dinge zu klären. Es bedurfte nicht nur eines Lokführers, sondern auch des Erfüllens von Sicherheitsvorgaben. Schließlich näherte sich nun auch der Moment, in dem die Oberleitung unter Spannung gesetzt werden müsste.

Die verbleibende Zeit wurde genutzt, das Drehbuch für die Ausfahrt abzusprechen und um Kameras in Position zu bringen: Wie würde der Ablauf aussehen? Welche Aufnahmen sind wann zu fertigen? Und auf welches Gleis wird die Lok dann verschoben?

Auch der Himmel hatte ein Einsehen und bedachte die beiden Pressevertreter nicht mit Regen. Der wolkenverhangene Himmel kam ihnen allerdings entgegen, denn das minderte die Reflexionen auf den hochglänzenden Lokflächen!



Der bewölkte Himmel begünstigt die Portraitaufnahme der Lok, nachdem sie auf Gleis 407 aufgestellt wurde. IN den hochglänzenden Folien sorgt sonst jede Lichtquelle für störende Reflexionen. Dank diffusen Lichts ließ sich die Maschine aber für Märklin gut dokumentieren.

Und so gelang das fast schon feierliche Ausrollen aus dem Lokschuppen, das Verfahren über die Schiebebühne und Abstellen auf Freigleis 407, das perfekte Bedingungen bot, um 101 127-9 von allen Seiten abzulichten.

Schließlich wartete hier auch noch der für die Modellproduktionen so wichtige Vorbereitungsschritt der verzerrungsfreien Fotodokumentation, übernommen von einem Vertreter der MHI. Bereits am nächsten Tag sollte die Lok dann in den Betriebsdienst zurückkehren: Ihre erste Leistung im neuen Gewand war die Leerfahrt LPFT 78237, mit der die Wagengarnitur für IC 2157 von Dortmund Bbf nach Köln Hbf überstellt wurde.



Ihre erste Leistung nach dem Bekleben führte 101 127-9 als neuen Stern am Werbehimmel mit LPFT 78237 von Dortmund Bbf nach Köln Hbf , um dort die Garnitur für den IC 2157 bereitzustellen. Mit dem flächig aufgebrauchten Triebwerk der 01 066 fuhr sie am 10. Juli 2025 in Solingen Hbf vor die Linse des Fotografen. Foto: Joachim Bügel, Eisenbahnstiftung

Während wir nun diese Zeilen hier zu Ende bringen, laufen die Arbeiten in Göppingen nun auf Hochtouren. Und wir hoffen, mit diesem Bericht auch Appetit auf die beiden Miniaturen in den Spuren H0 und Z zu machen. Mit dem Blick auf die Geschichte des großen Vorbilds werden sie doch gewiss zu etwas ganz Besonderem!

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

Aktenkoffer in Südafrika

## Meine Geschichte mit der Spur Z

**Wie alles begann: Unser Leser hatte nichts für die Spur Z übrig. Um Verkaufshilfe gebeten, kam er dennoch mit ihr in Kontakt und es funkte gleich. Eine neue Leidenschaft war geboren und die Mini-Club fasste am Kap der guten Hoffnung Fuß. Evert Loo aus Südafrika stellt Ihnen nun auch seine eigene Kofferanlage vor.**

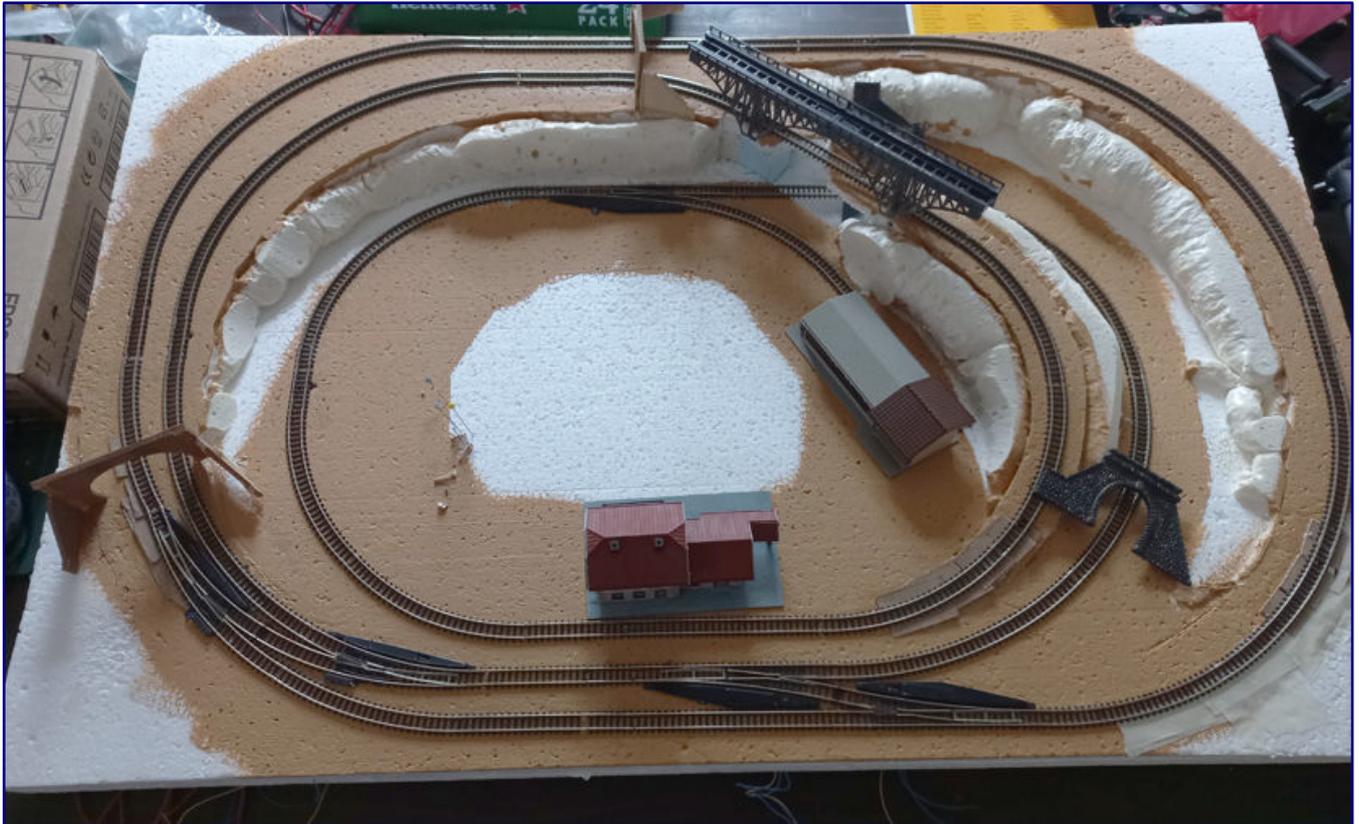
Von Evert Loo. Ich kannte Märklin Spur Z, aber ich habe sie nie in echt gesehen. Da mein Hauptaugenmerk auf der Spur N liegt, war ich nie wirklich daran interessiert. Ich engagiere mich auch sehr für die Modelleisenbahn, indem ich sie repariere, warte und auf dem Gebrauchtmart verkaufe. Und ich versuche zu helfen, wo ich kann.



Im Modellbahnkoffer entfaltet sich eine beeindruckende Landschaft: So erwacht die Mini-Club bei Evert Loo in Südafrika täglich zum Leben.

Der Vater meiner Schwägerin hat mich deshalb gefragt, ob ich ihm helfen könnte, seine ganzen Sachen zu verkaufen, da sie nur in Kisten herumstehen. Als ich dann die Märklin-Spur-Z-Artikel und ihre Funktionsweise sah, verliebte ich mich in sie und musste sie einfach ausprobieren. Ich wurde süchtig! Das war im Oktober 2017, also vor fast acht Jahren.

Im Laufe der Jahre habe ich eine ziemlich beachtliche Sammlung aufgebaut und vier Anlagen für andere Leute gebaut. Ich wollte aber auch eine kleine Anlage zum Mitnehmen, also fing ich an, mich umzusehen.



Diese Gesamtansicht der Anlage mit Gleisen zeigt auch die Position der Tunnelportale, Gebäude und Brücke in Position. Erkennbar ist auch, wie alles auf einer bearbeiteten Styroporplatte als Grundlage basiert.

Ich sah eine der Noch-Aktenkoffer-Anlagen und beschloss, mir anzusehen, was es auf dem Markt gibt, und meine eigene Anlage ebenso von Grund auf selbst zu bauen.

Schließlich entschied ich mich für die Noch-Aktenkofferanlage „Meran“. Ich habe den Gleisplan fast genau wie im Original nachgebaut, mit Ausnahme einer zusätzlichen Weiche an der Rückseite der inneren Schleife, damit ich den Wintersdorfer Güterschuppen (Märklin 8971) hinzufügen konnte. Ich habe auch den Bahnhof Wintersdorf (Märklin 8970) und wollte ihn an der Vorderseite der Anlage anbringen.

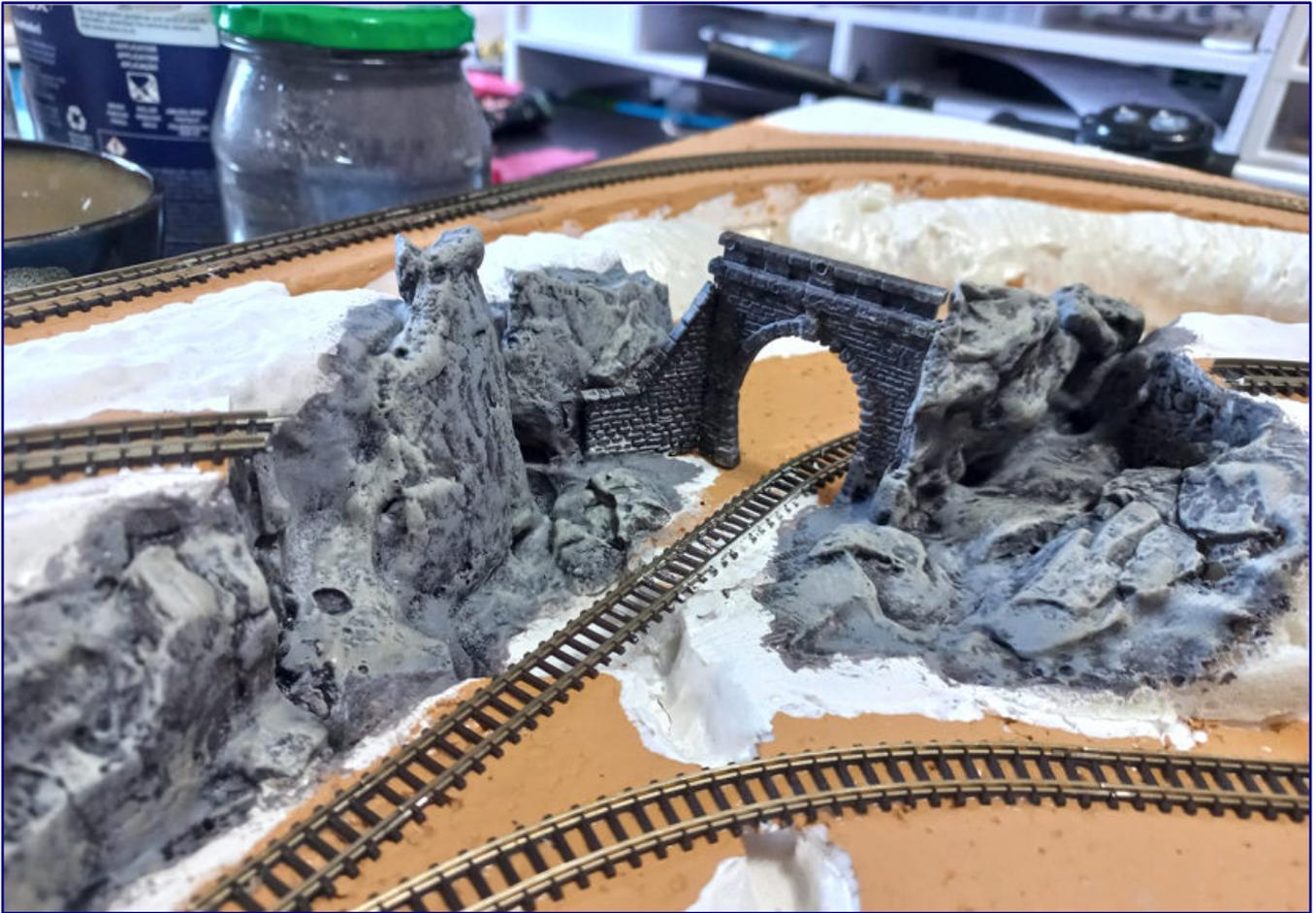
Ich habe genug Märklin-Gleise aus den Sammlungen, die ich im Laufe der Jahre verkauft habe, gesammelt, so dass ich keine neuen kaufen musste. In Südafrika gibt es keine Geschäfte, die Märklin Spur Z verkaufen, also ist alles aus zweiter Hand oder speziell von einem der Hersteller importiert.

## Der Bauprozess

Da es sich um eine Anlage handelt, die ich mitnehmen wollte, habe ich die Basis aus 10 mm dicken Styroporplatten gefertigt, um sie so leicht wie möglich zu halten. Die Schrägen wurden, wie bei der Ausstechmethode, ausgeschnitten und auf die richtige Höhe angehoben.

Alle dadurch entstandenen Freiräume füllte ich mit expandiertem Schaumstoff (XPS / Styrodur) aus, wodurch eine sehr solide Basis entstand. Zuerst strich ich diese mit einer braunen Erdfarbe, dann wurde anschließend das Gleis verlegt.

weiter auf Seite 29





Neben die Tunnelportale und um die Brücke wurden einige Felsen platziert (Bild auf Seite 27 oben) und mit grauer, schwarzer und weißer Farbe in mehreren Arbeitsgängen koloriert. Für den Bau des Bergs musste etwas vom Styropor weggeschnitten werden (Bild auf Seite 27 unten), um Platz für ihn zu schaffen.

Sein Rahmen wurde mit Styroporplatten geschaffen, die stehend und liegend zum Einsatz kamen (Bild oben). Auch die Schneefangalerie (Bild unten) entstand im Eigenbau und wird hier mit Strukturplatten gerade vorbereitet.

Ich habe das Gleis mit Elmer's Holzleim geklebt, da dieser das Gleis nicht beschädigt und es noch möglich bleibt, etwas zu ändern oder zu reparieren, falls dies erforderlich wird. Dann war es Zeit für einen Fahrtstest in vielen Durchläufen. Ich fügte dann auch dünne Kartonabschnitte hinzu, wo sich der Untergrund nicht als perfekt erwies. Dadurch wurde das Gleis etwas angehoben, so dass die Züge zuverlässiger fahren.

Ich mag Berge, Brücken und Tunnel, und ich denke, das macht eine Anlage erst interessant. Meine hat natürlich auch eine Brücke, weil die innere Schleife sich selbst kreuzt. Ich beschloss, einen Berg auf der einen Seite und einen weiteren kurzen Tunnel hinter der Brücke zu bauen.

Dann musste ich auch noch das Fels-/Schneeschilddach selbst bauen. Ich fand, dass dies ein nettes Merkmal auf der ursprünglichen Noch-Anlage war, also wollte ich es hinzufügen. Alle Felsen habe ich mit den Woodland-Scenics-Felsformen gegossen.



Die nun auch mit Betonfundamenten und Stützen versehene Galerie zum Schutz vor Steinschlag und Lawinen verfehlt ihre Wirkung in der gestalteten Landschaft nicht.

Dann habe ich sie mit verschiedenen Grautönen und einer schwarzen Lasur („Wash“) bemalt. Außerdem habe ich mit einem Trockenbürstchen etwas Hellgrau aufgetragen, um die Lichtpunkte der Felsen hervorzuheben.

Für die Szenerie habe ich die Woodland-Scenics-Produktpalette verwendet:

- Rasenmischung, Erdmischung und Grünmischung,
- feiner Rollrasen, verdorrtes Gras und Unkraut sowie
- Büsche und Waldmischung („Forest Blend“), mittelgrün und olivgrün.



Figurenszenen machen eine Anlage erst lebendig. Evert Loo hat sie gekonnt eingesetzt und lässt uns hier die tatkräftige Arbeit am Güterschuppen spüren.

Ich habe den Static-King-Applikator von Woodland Scenics verwendet, um 2 mm kurzes Gras in den Farben Dunkelgrün, Hellgrün sowie Mittelgrün und 4 mm langes Strohgras elektrostatisch aufzutragen. Die Kombination all dieser Farben ergibt ein sehr realistisches Aussehen.

Ich habe auch den feinen braunen Schotter von Woodland Scenics verwendet und die Schienenflanken mit Rostfarbe bemalt, damit es realistischer aussieht. Für das Wasser habe ich klares Harz mit ein paar Tropfen blauer und brauner Farbe verwendet. Die Kräuselungen der Oberfläche sind mit Hilfe der Wassereffekte von Woodland Scenics aufgebracht worden.

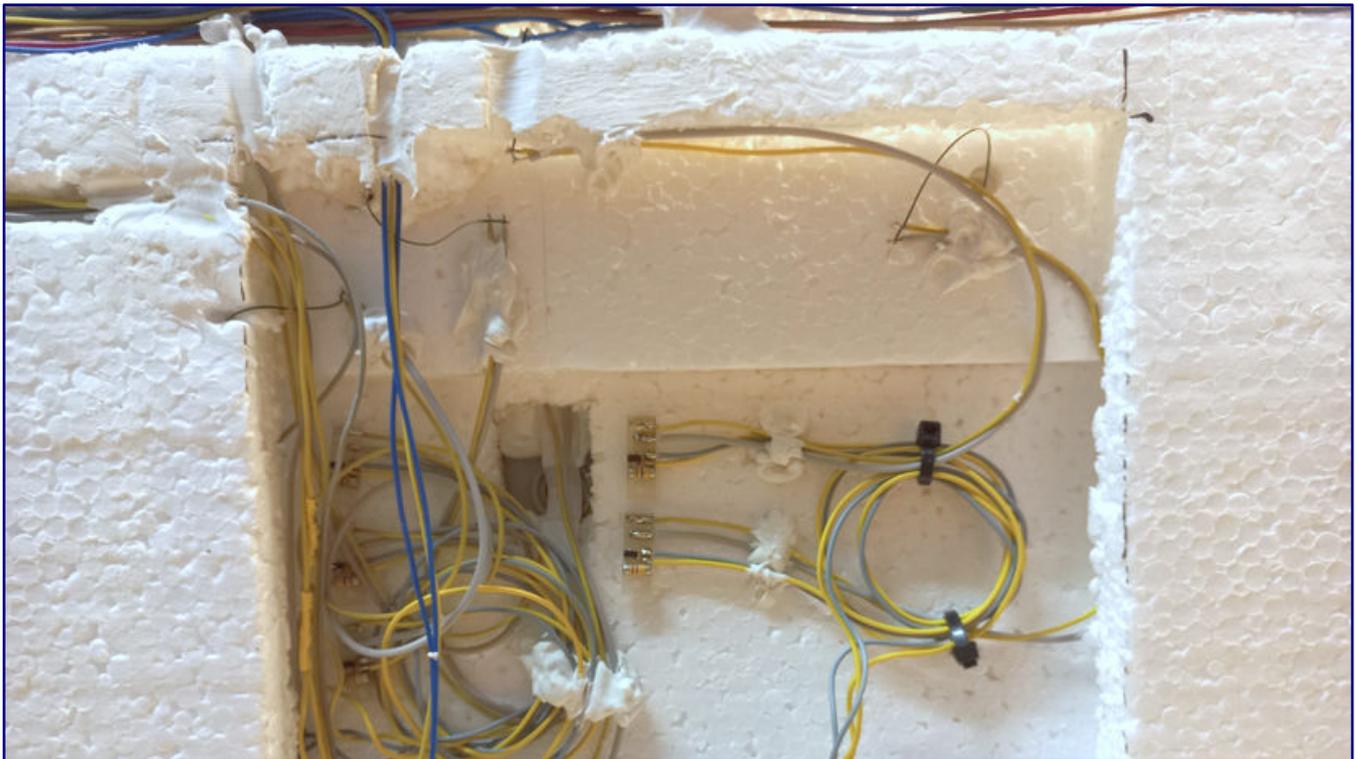
Hinzukommen all die zusätzlichen Details, die eine Anlage erst vollständig machen: Die Autos und Lkw stammen von Märklin und ich habe sie selbst bemalt. Die Figuren und Güter sind alle von Preiser.

Die Laternen, die ich an den Bahnsteigen und im Güterbereich verbaut habe, stammen wieder von Märklin. Ich habe aber die Verbindungen gelötet, da sich die Halteklammern an ihnen lösen und nicht so zuverlässig waren, wie ich es wollte. Die Drähte an diesen Lichtern sind sehr klein, so dass dies eine ziemliche Herausforderung war.

## Der Koffer und die Zukunft

Ich habe den umhüllenden Koffer aus 6 mm starkem Kiefernholz selbst gebaut und dieses ein wenig dunkler gebeizt, um ihm ein etwas älteres Aussehen zu geben. Schließlich wurde es mit einem klaren, halbgänzenden Außenlack lackiert, damit das Holz auf Reisen besser geschützt ist.

weiter auf Seite 32



Die Anschlüsse der feinen Märklin-Laternen wurden, wie im Text erläutert, modifiziert (Bild oben). Zum Schluss erhielt die Anlage einen Kasten aus Kiefernholz mit Klappdeckel und Beschlägen (Bild unten).



Die Brücke erhielt vorbildgerecht Zwangsschienen, um Entgleisungen zu verhindern.

Demnächst möchte ich noch vier Signale hinzufügen, die bereits bei Märklin bestellt sind, und ein Freund malt mir ein schönes Hintergrundbild, das sichtbar ist, wenn die Anlage geöffnet ist.

Und es ist immer noch Platz für einen weiteren Busch oder Baum.

Mit dem gerade beschriebenen Werk habe ich mir eine nette kleine Anlage geschaffen. Auf ihr kann ich Züge fahren lassen, mich dabei einfach zurücklehnen und ihnen zusehen, während ich mich entspanne.

Wer hätte das gedacht? Schließlich bin ich auf Umwegen zur Mini-Club gekommen, dafür nun aber umso tatkräftiger dabei.



Mit dieser romantischen Sicht auf den Bahnhof Wintersdorf, der unter der Sonne Südafrikas aufgenommen wurde, verabschieden wir uns vom Kap der guten Hoffnung.

Alle Fotos: Evert Loo

Im Artikel erwähnte Hersteller:

<https://www.maerklin.de>

<https://www.noch.de>

<https://www.preiserfiguren.de>

<https://woodlandscenics.woodlandscenics.com>

## Stichbahn an der Geislinger Steige **Lokale Entwicklungshilfe?**

**Die Lokalbahn Amstetten – Gerstetten wurde am oberen Ende der Geislinger Steige als private Bahn gebaut. Sie sollte weitere Gemeinden an die Hauptbahn Stuttgart – Ulm und damit die große, weite Welt anbinden. Doch ohne eine UEF-Sektion und Engagement von Anliegergemeinden wäre sie längst Geschichte. Seit rund 30 Jahren dient sie mit touristischem Hintergrund dem Museumsbetrieb. Ein neues Buch fasst all das und noch mehr zusammen.**

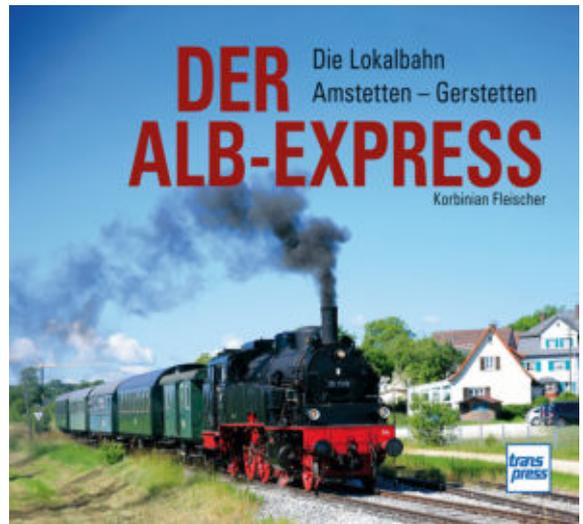
Korbinian Fleischer  
Der Alb-Express  
Die Lokalbahn Amstetten - Gerstetten

Transpress Verlag  
Stuttgart 2025

Gebundenes Buch  
Format 24,0 x 22,0 cm  
128 Seiten mit 175 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71705-3  
Best.-Nr. 71705  
Preis 24,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel



Wer den Autor Korbinian Fleischer kennen lernen durfte, der erkennt sofort, wie er vom Virus Eisenbahn befallen ist. Schon seit vielen Jahren macht er als Redakteur und qualifizierter Autor regelmäßig auf sich aufmerksam.

Fast schon legendär ist auch seine Spurensuche nach aufgelassenen Bahnlinien, die er mit dem Fahrrad absolviert und unter anderem mit der Buchreihe „Schienenwege gestern und heute“ einem breiten Publikum zugänglich gemacht hat. So weiß er seine Eisenbahnleidenschaft mit Sport und Erholung zu verbinden.

Geboren 1981 in Geislingen an der Steige, ist er geradezu prädestiniert, die Lokalbahn Amstetten – Gerstetten am oberen Ende der Steilstrecke zu portraituren. Zudem ist er auch seit über zwanzig Jahren in der Museumsbahnszene aktiv, war zeitweilig auch Vorsitzender der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten e.V. Wer also sollte hier besser berichten können?

Im 1960 in Berlin gegründeten Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen und 1991 von den Paul-Pietsch-Verlagen übernommenen Haus passt ein solcher Geschichtstitel perfekt ins Programm. Er gehört zu den wenig „echten“ Neuheiten, das heißt vollständig neu geschriebenen Büchern.

Anlass war das 175-jährige Jubiläum der Geislinger Steige in diesem Jahr, von deren Verlauf, die Lokalbahn ausgeht, und das anstehende 120-jährige Jubiläum eben dieser Stichbahn im nächsten Jahr. Sie dürfte also einiges an Aufmerksamkeit auf sich ziehen und das vorliegende Werk möchte hier einen initialen wie dauerhaften Start leisten.

Entsprechend breit ist die Zielgruppe: Nicht nur eingefleischte Eisenbahnhistoriker und Bahnfreunde sind angesprochen, sondern auch Reisende und allgemein Geschichtsinteressierte, die Baden-Württemberg bereisen und vielleicht eine eindrucksvolle Dampf- oder Ausflugsfahrt erleben möchten.

Und das ist mit einer bunten Mischung an Themen und Facetten bestens gelungen: Die Geschichte der privat von der WEG finanzierten Bahnlinie in Normalspur verteilt sich heute auf rund 90 Jahre Regel- und 30 Jahre Museumsbetrieb. Der Verkehr mit historischen Zügen begann aber schon weitaus früher, womit das zeitliche Verhältnis beinahe ins Gleichgewicht gerückt wird.

Folglich konnte ein Portrait von Strecke, Betreiber und Fahrzeugen nicht auf die Zeit beschränkt bleiben, als dort noch planmäßiger Personen- und Güterzugverkehr erfolgte. Der museale Betrieb hat ebenso seine Berechtigung und gleichermaßen Anteil an der erzählten Geschichte. Heute gehört diese Lokalbahn zu den bekanntesten Museumsstrecken Deutschlands und hier wird deutlich, warum das so ist.

Neben Sachverstand auch mit erkennbar großer Leidenschaft erzählt Korbinian Fleischer die Geschichte dieses Alb-Express in vielen kleinen Kapiteln, die gut und unterhaltsam zu lesen sind. Gut strukturiert arbeitet er die rund 20 km lange Strecke Bahnhof für Bahnhof ab. Dabei präsentiert er keine „schwere Kost“, sondern kurzweilige Ausführungen mit hohem Informationsgehalt.

Die Ausführungen reichen vom Bau und Betrieb der Strecke und alle (früheren) Unterwegshalte bis zu sämtlichen Fahrzeugen, die dort unterwegs waren und sind, sofern sie historisch dokumentiert sind. Eingeschlossen sind sogar Bahndienstfahrzeuge und rollende Hilfsmittel, die dem Erhalt der Trasse dienen.

Fast schon nebenbei erfahren wir auch die Geschichte der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) und deren späteres Aufteilen in Sektionen sowie Unternehmen der Gegenwart für das Betreiben von Infrastruktur und Betrieb. Selbst Gastfahrzeuge auf der Lokalbahn werden nicht ausgelassen.

Machte diese Bahnstrecke einst Menschen mobil, brachte sie zur Arbeit oder Schule und sicherte Einkaufsmöglichkeiten außerhalb des eigenen Dorfes, so hat sie heute touristischen Wert, der seit 2021 in den Sommermonaten durch einen bestellten Freizeitverkehr unterstrichen wird.

Seit 1996 betrieb die UEF Lokalbahn die Strecke als Museumsbahn, um dann nur ein Jahr später einen Kauf zu stemmen, der den Überlebensweg sicherte. Sonst wäre dieser Weg an der Stelle zu Ende gewesen. Wie lebendig die Bahn bis heute ist, ließ sich erst Ende Juni erleben, als sie in die Feierlichkeiten zu 175 Jahren Geislinger Steige mit eigenem Programm teilnahm.

In einer einmaliger Weise wurde diese lange Zeit so zusammengefasst, dass nichts zu fehlen scheint. Wir formulieren nur deshalb vorsichtig, weil gewiss auch kleinere Anekdoten und Randerscheinungen mangels Dokumentation vergessen und verloren sind. Was nicht ein solches Schicksal erlitten hat, hat der Autor in vorbildlicher Weise zusammengetragen und aufbereitet.

Deshalb nominieren wir diese Lektüre mit ihren erfrischend informativen Inhalten für jedermann für die Neuerscheinungen des Jahres 2025 in der Kategorie Literatur.

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

## Schnellzugdampflok Baureihe 01<sup>10</sup> im Portrait **Höchstleistung nach schwierigerem Start**

**Als Baureihe 012 besiegelte die stärkste Schnellzug-Seriendampflok der DB am 31. Mai 1975 eine Ära in Westeuropa. Tausende Eisenbahnfreunde aus vielen Ländern waren zuvor an die Emslandstrecke gereist, um ihren Abschied auf Zelluloid festzuhalten. Bis heute blieb sie unvergessen und so freuen wir uns über einen neuen EK-Band zu ihrer spannenden Geschichte.**



Frank Lüdecke  
Die Baureihe 01<sup>10</sup>  
Betriebsmaschinendienst, Einsatz bei den  
Bahnbetriebswerken und erhaltene Lokomotiven

EK-Verlag - EK Medien GmbH  
Freiburg (Breisgau) 2024

Gebundenes Buch  
Format 21,0 x 29,7 cm  
320 Seiten mit 568 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6065-4  
Art.-Nr. 6065  
Preis 54,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Fast genau 15 Jahre mussten Leser nach Erscheinen von Band 1 warten, bis die Geschichte der Schnellzugdampflok Baureihe 01<sup>10</sup> beim Eisenbahn-Kurier nun zu Ende erzählt wurde. Irgendwann wurde es nur allzu deutlich, dass es von Jürgen-Ulrich Ebel den versprochenen Folgebände nicht geben wird.

Gleichwohl hat der Verlag mit Frank Lüdecke kompetenten Ersatz gefunden, der diese Aufgabe mit großem Engagement erfolgreich angegangen ist. Er zeichnet nun den Einsatz und die Betriebsgeschichte der schweren Pazifik-Lokomotiven nach.

Geeignet ist er dazu nicht nur als renommierter Autor und ausgewiesener Fachmann für ölgefeuerte Dampflokomotiven, sondern auch wegen seines persönlichen Kontakts zu ihnen in ihren letzten Dienstjahren. Das hat unsere Erwartungen – auch angesichts der bekannt hohen Qualität der EK-Baureihenbücher – kräftig in die Höhe geschraubt.

Im Folgenden werden wir herausarbeiten, wie weit das vorliegende Werk diesen gerecht werden konnte. Werfen wir zunächst einen Blick auf die behandelte Baureihe: Hinter ihrem Kürzel verbirgt sich die stärkste in Serie gebaute Schnellzugdampflok Deutschlands, die mit den höchsten Laufleistungen im deutschen und auch europäischen Maßstab sowie den schnellsten dampfbespannten Schnellzügen Europas in die Geschichtsbücher eingegangen ist.

Laufleistungen und Fahrplangeschwindigkeiten sind eng mit dem Betriebseinsatz verknüpft und deshalb Gegenstand dieses Buches, das nicht als Band 2 deklariert ist, wie uns auffallen musste. Die genannten Rekorde datieren alle auf die Nachkriegszeit und stehen alle in der Folge einer Modernisierung.

Das verwundert nicht, denn die Premiere 1939 stand angesichts des Kriegsausbruchs unter keinem guten Stern. Als nicht kriegswichtig eingestuft, wurden alle Bestellungen storniert, die nicht durch erfolgten Baubeginn verhindert wurden.

Nur 55 Exemplare gelangten als Stromlinienlok auf die Schienen und glänzten nur kurz in ihrem Einsatzspektrum. Der Krieg hinterließ zerstörte, defekte und vernachlässigte Maschinen mit teilweise rückgebauter Stromschale und maroden Kesseln.

Die junge Bundesbahn, bei der alle Exemplare verblieben waren, konnte auf lange Zeit nicht auf sie verzichten und ließ sie Mitte der fünfziger Jahre zu neuer Blüte erwachen: Ohne Stromlinienverkleidung und mit neuen Hochleistungskesseln versehen sowie teilweise Ölfeuerung umgebaut, liefen sie zur Bestform auf.

Bis zu 28.000 Kilometer pro Monat stehen in den Betriebsbüchern, die allerdings mit vielen Schäden und hohen Unterhaltungskosten erkaufte wurden. Diese Schnellzugdampflok hatte halt auch konstruktive Schwächen, wie im vergriffenen Band 1 deutlich wurde.

Jede einzelne Lok wird mit Endabnahme, Erstzuteilung, Umbeheimatungen, Neubekesselung, Umrüsten auf Ölhauptfeuerung und Ausmusterung ausführlich behandelt und dokumentiert. Ein eigenes Kapitel geht auf die unterschiedlichen Lokschilder ein – eine Besonderheit bei diesen Maschinen.

Frank Lüdecke zeichnet zudem den Einsatz von 1939 bis zu ihrem Ende Mitte 1975 in insgesamt 30 Betriebswerken von Bebra bis Würzburg detailliert nach. Enthalten sind kurzzeitige Stationierungen ebenso wie die bekannten Hochburgen dieser Baureihe.

Sehr ausführlich und gut bebildert sind, das war zu erwarten, die letzten Kapitel der Betriebsgeschichte in den Bw Hamburg-Altona, Kassel, Osnabrück und Rheine. So schließt sich der Kreis von teilweise eher unbekanntem Informationen bis hin zur bestens dokumentierten Endphase der nun als 012 bezeichneten Baureihe auf der Emslandstrecke.

Inhaltlich abgerundet werden die durchweg kurzweilig zu lesenden und bildlich bestens dokumentierten Texte durch ergänzende Kapitel, die sich dem Versuchsdienst und auch Erfahrungsberichten widmen. So kommen nicht nur nüchterne Fakten, sondern auch höchst persönliche Eindrücke zum Gesamtbild, das wir als rund bezeichnen möchten.

Eine glückliche Fügung war das lange Warten auf dieses Werk dahingehend, dass das Kapitel zu den zehn erhaltenen Exemplaren davon profitiert hat. Nur zwei sind bei Erscheinen betriebsfähig gewesen, mit 012 104-6 fand sich aber eine besondere Vorlage.

In Bezug auf ihr Wiedererwachen in einem Zeitraum von mehr als zehn Jahren handelt es sich da nicht nur um eine sehr aktuelle Geschichte. Ihre Geschichte macht anschaulich, wie viel Arbeit, Geld, Mühen und auch Ausdauer erforderlich sind, um ein bedeutendes Stück Technikgeschichte zurückzubringen. Eisenbahnfreunde können sich auf Sonderfahrten vom Ergebnis selbst überzeugen.

Für unser zusammenfassendes Fazit bedienen wir uns eines Satzes aus den offiziellen Verlagsinformationen: Das Buch setzt der für viele Eisenbahnfreunde faszinierendsten deutschen Dampflokomotive ein würdiges Denkmal.

Dem ist einfach nichts hinzuzufügen – mit einer Ausnahme: Da der Verlag zwar 2024 als Erscheinungsjahr ausweist, der Titel aber erst im Januar 2025 in den Regalen lag, werten wir ihn für das Neuheitenjahr 2025.

Das ist insofern relevant, als dass dieses Meisterwerk hiermit für die Neuerscheinungen des Jahres 2025 in der Kategorie Literatur nominiert wird. Uns fehlt eigentlich nur noch ein passendes Spur-Z-Modell in gleicher Qualität zum perfekten Glück!

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

# Trainini Jubiläumsausstellung 2025

Sprache verbindet.  
Modellbahn verbindet.  
Menschen verbinden!



**Samstag, 4. Oktober von 10:00 - 18:00 Uhr**  
**Sonntag, 5. Oktober von 10:00 - 17:00 Uhr**

## Modellbahn - Technik - Kultur

Schauen, Staunen und Mitmachen für alle Generationen  
inklusive Bastelangebot für Kinder

Freier  
Eintritt!

Sprachhof, Hohes Feld 6  
AWO-Familienzentrum, Wasserkurler Str. 37  
in Wasserkurl (Kamen-Methler)

Historische Fahrzeuge, Mitmachaktionen, ausgezeichnete Modellbahnanlagen  
sowie ausgewählte Modelle plus Fachvortrag „Verstehen Sie Bahnhof?“

mehr unter <https://www.trainini.de/ausstellung> oder QR-Code einlesen



Verein  
Deutsche  
Sprache   
Das weltweite Netz  
der deutschen Sprache

 AWO | Unterbezirk  
Ruhr-Lippe-Ems

20 Jahre  
**Trainini**  
Hobby | Leidenschaft | Kompetenz

175 Jahre Geislinger Steige

## Großes Bahnfest zum Jubiläum

***Die Geislinger Steige ist nicht nur ein lokales „Phänomen“: Sie ist seit jetzt 175 Jahren ein Teil der wichtigen Eisenbahnverbindung Stuttgart – Ulm und ein Nadelöhr auf dieser Strecke. Trotz Neubau einer ICE-Trasse wird sie auch in Zukunft eine wichtige Funktion behalten. Am 28. und 29. Juni 2025 wurde das ausgiebig gefeiert.***

Am 29. Juni 1850 wurde das letzte Teilstück Geislingen – Ulm eröffnet und damit zugleich die Geislinger Steige dem öffentlichen Verkehr übergeben. Exakt 175 Jahre später sollte dieses Ereignis am 28. und 29. Juni mit einem großen Eisenbahnfest gefeiert werden.

Weit über ein Jahr dauerten die Vorbereitungen dazu, denn die Stadt Geislingen an der Steige hatte sich einiges vorgenommen, um die Bahnstrecke, die einem alten Handelsweg folgt und ihren wirtschaftlichen Aufstieg einleitete, gebührend zu ehren.



Die Parallelausfahrt beider Dampfzüge in die Geislinger Steige zum Ende des zweiten Tages war ein Höhepunkt und Schlussstrich zugleich.

Zentraler Punkt der Feier war natürlich der Bahnhof, der viel historischen Verkehr bot. Die (frühere) Zahnradlok 97 501 kam vor den historischen Zügen ebenso zum Einsatz wie 58 504. Hinter dieser verbarg sich mit 58 311 eine frühere badische G 12, die kurzerhand und passend als württembergische G 12 beschildert worden war.

weiter auf Seite 40



Als 58 504 beschriftet, fuhr scheinbar auch eine württembergische G 12 mit Plattformwagen über die Steige (Bild oben). Der zweite Dampfzug war mit der früheren Zahnraddampflokomotive 97 501 bespannt (Bild unten).

Die Österreich-Rückkehrerin E 94 088 betätigte sich ebenso wie 364 514-0, eine ehemalige V 60 der DB, als Schublok für die Sonderfahrten. Höhepunkt der Reisen über die Steige war eine Parallelfahrt beider Dampfzüge, die wir von exponierter Stelle im Bild festhalten konnten.

Überraschend für viele Besucher war, dass auch württembergische Plattformwagen mit 3. und 4. Klasse betriebsfähig erhalten sind. Sie bildeten am Bahnsteig auch die passende Kulisse für „Reisende“ in zeitgenössischen Trachten, was für viele historisch anmutende Erinnerungsaufnahmen gesorgt haben dürfte.



Erst in einer Schwarz-Weiß-Darstellung wirkt die historisch gekleidete Reisegruppe vor dem Württemberger Plattformwagen BCCi 2455 völlig authentisch. Sie erinnerte an die Zeit, in der die Geislinger Steige ihre erste Blüte erlebte.

An die Zeit der hochwertigen Fernzüge, die einst täglich über die Steilstrecke mussten, erinnerte E 03 001. Mit einer vierteiligen Intercity-Garnitur im historischen Purpurrot/Beige pendelte sie mehrfach täglich zwischen Stuttgart und Ulm bei einem Zwischenhalt in Geislingen.

Auf Nebengleisen zu sehen und bewundern gab es aber auch die purpurrote V 100 1019 der UEF, die in mehreren Farbschemen gestaltete 151 129-4 von Konrail und die „Pünktchenlok“ 111 213-5 von Smart Rail.

Für eine passende Atmosphäre im direkten Umfeld sorgte eine Ausstellung historischer Fahrzeuge auf der Straße zum Bahnhof. Neben vielen zivilen Personenkraftwagen von BMW, Mercedes-Benz, Opel oder auch Volkswagen waren dort auch zwei ehemalige MAN 4x4 und ein Unimog der Bundeswehr zu sehen.

Ob es Zufall oder beabsichtigt war, wissen wir nicht: Perfekt in den Reigen dieser Automobilgeschichte passte auch ein Mercedes-Benz 280 GE der Feuerwehr (Geländewagen), der offenbar unverändert im Dienst steht, aber eben nicht zur jüngsten Fahrzeuggeneration des bis heute gebauten Musters gehört.



E 03 001 pendelte mit historischen Intercity-Wagen mehrmals täglich zwischen Stuttgart und Ulm. In Geislingen (Steige) erfolgte ein Zwischenhalt für den Zu- oder Ausstieg.

Nicht zu kurz kam auch das gastronomische Angebot an verschiedenen Ständen und Läden im Bereich der Bahnhofsfläche. Dies war auch gut so, denn das übrige Angebot lud durchaus zu längerem Verweilen ein. Das nutzten auch die Deutsche Bahn und andere Firmen, um sich dort als attraktiver Arbeitgeber zu präsentieren. Bei der DB ließen sich zudem Freikarten für Stellwerksführungen ergattern.

Da zwar täglich mehrere Termine angeboten wurden, diese aber mit Blick auf die Räumlichkeit stark kontingentiert werden mussten, bildeten sich lange Schlangen und die meisten Interessenten dürften leider leer ausgegangen sein.

Als kleinen Trost dürfen wir für alle, die leer ausgegangen sind, mit Sondererlaubnis des Infrastrukturbetreibers eine Ansicht aus der Stellwerkskanzel auf das Festgelände zeigen. Dies ist keine Selbstverständlichkeit, handelt es sich doch um den Sicherheitsbereich eines Betreibers kritischer Infrastruktur (KRITIS).

Noch nicht geschaut haben wir bislang in die Räume des Empfangsgebäudes: Auch diese waren nämlich einbezogen und ergänzten das Festthema mit Exponaten des Modellbaus. So war unter einer Acrylglashaube das gerade erwähnte Stellwerk als Kibri-Modell zu sehen. Die verantwortlichen Modellbahnfreunde Ulm/Neu-Ulm zeigten im gleichen Maßstab 1:87 auch einen kleinen Ausschnitt der Steige.

weiter auf Seite 44



Der Mercedes-Benz 280 GE (Bild oben) fällt selbst schon unter historische Fahrzeuge, wenngleich er wohl auch nicht nur als Exponat vor Ort war. Der Magirus-Rundhauber (Bild unten) hatte die Aufgabe, die Tender der Dampflokomotiven mit Wasser zu versorgen.



Unter den ausgestellten, historischen Fahrzeugen im Bereich der Bahnhofstraße fanden sich auch ein BMW 1502 (Bild oben) sowie ein Mercedes-Benz 220 SE als Vertreter der ab 1959 gebauten, „großen Heckflossen“, mit denen die Ponton-Modelle abgelöst wurden.



Und so sah der Blick des Fahrdienstleiters auf das Festgeschehen im Bahnhof zu seinen Füßen aus – aufgenommen vom Stellwerk Gf mit ausdrücklicher und exklusiver Erlaubnis seitens der Deutschen Bahn.

Deutlich größer fiel die Anlage zum selben Thema bei den Modellbahnfreunden Westerstetten aus: Sie konnten die rund acht Meter lange, frühere Märklin-Messeanlage von Bernhard Stein im Betrieb vorführen.

Zentrales Motiv ist die große Felsformation, die als „General“ bekannt ist und in Teilen für die Bahntrasse weggesprengt werden musste. Sie diente auch als Kulisse für Aufnahmen mit Märklins Neuheiten eines typischen Nahverkehrszugs (Art.-Nr. 81221), lassen sich doch beide in den Beginn der achtziger Jahre einordnen.

Der Marktführer aus der Kreisstadt Göppingen hatte spurweitenübergreifend Muster verschiedener Neuheiten zum Thema im Gepäck und präsentierte sich auch mit einem Verkaufsstand und kleiner Vorführanlage (Spur H0). Eine weitere war im Verkaufsraum „Fischhalle“ der WMF ausgestellt.

Weiterer Programmpunkt war die Premiere des Dokumentarfilms „Mit Volldampf auf die Alb“ von Manfred Bomm und Korbinian Fleischer im lokalen Kino nicht weit vom Bahnhof: Sie stellen darin die Geschichte des Jahrhundertbauwerks auf halber Strecke zwischen Paris und Wien mit vielen historischen Aufnahmen in 72 Minuten vor.

Ein gut besuchter Ausstellungsort war auch der „Alte Bau“ von 1445 – eines der größten Fachwerkhäuser der Welt. Darin befindet sich das städtische Museum, das einen Nachbau der Geislinger Steige im Maßstab 1:250 beherbergt.

Die 28 Meter lange Spur-Z-Anlage wurde 2000 zum 150-jährigen Jubiläum exakt im Zustand des Jahres 1925 erbaut. Aufgrund ihrer ungekürzten Länge mit dem Abschnitt zwischen Geislingen und Amstetten kann sie nur in einem Gebäude dieser Größe zugänglich gemacht werden.

weiter auf Seite 46



Stellvertretend für die Modellbahnexponate zeigen wir ein weiteres Motiv der Steigen-Anlage von Bernhard Stein (Bild oben), heute betreut von den Modellbahnfreunden Westerstetten. Inzwischen steht auch der Dampfzug mit den Württemberger Plattformwagen zur Abfahrt in die Steige bereit (Bild unten) und wir verlassen mit diesem Motiv das Bahnhofsgelände.

Dabei ist sie gut geschützt hinter einer Glaswand aufbewahrt, was auch ein Verstauben der Landschaft wirkungsvoll verhindert. Trotzdem musste sie von zwei der ursprünglichen Erbauer erst aufwändig wieder fahrbereit gemacht werden, um sich am Jubiläumswochenende (und künftig an ausgewählten Besuchertagen) im Betrieb zeigen zu können.



Wir schließen diesen Bericht mit einem Motiv des historischen Bahnhofs Geislingen aus dem Jahre 1925. Aufgenommen wurde es im „Alten Bau“ auf der 28 Meter langen Spur-Z-Anlage, die wir auch mit eigenen Modellen zusätzlich bestückt hatten.

Wir sind stolz, zur guten Besucherresonanz – diese Anlage war ein Magnet für viele Gäste – beigetragen zu haben. Zur guten Zusammenarbeit im Vorfeld und während des Jubiläums gehörte auch, dass wir Rollmaterial für die vielen Neben- und Abstellgleise sowie das Betriebswerk beigesteuert haben. So präsentierten sich die Szenen mit der Lebhaftigkeit jener Jahre, in denen der Alaufstieg noch ein Nadelöhr war.

In einer der nächsten Ausgaben werden wir diese Anlage noch ausführlich vorstellen und auch detailliert auf die Geschichte der Eisenbahnsteige eingehen.

**Stadtmuseum und Programm:**

<https://stadtmuseum-geislingen.de>  
<https://steigenjubilaeum.de>

**Teilnehmende Eisenbahnvereine:**

<https://lokalbahn-lag.de>  
<https://modellbahnfreunde-nu.de>  
<http://www.modellbahn-westerstetten.de>

**Herstellerpräsenz:**

<https://www.maerklin.de>

National Train Show 2025

## Let's go to the show!

***Vom 14. bis zum 19. Juli 2025 fand in Novi / Michigan die 90. Versammlung der National Model Railroad Association statt, die am 19. und 20. Juli auch die traditionelle National Train Show veranstaltete. Diese Ausstellung wird jährlich in wechselnden Orten und Bundesstaaten aufgelegt und ist die wichtigste in den Vereinigten Staaten. Unser Übersetzer Alexander Hock war für unsere Leser vor Ort.***

Von Alexander Hock. Novi befindet sich im Südosten von Michigan, einem Bundesstaat im mittleren Westen der USA, der umgeben von vier der fünf großen Seen liegt. Novi ist etwa 40 km von Detroit entfernt, 30 km von Ann Arbor und 15 Minuten von meinem Wohnort. Also auf zur Train Show! Meine Frau und ich waren am Sonntag, 20. Juli vor Ort.



Die NMRA (National Model Railroad Association) wurde 1935 in den USA als nicht-kommerzielle Organisation mit dem Ziel gegründet, einheitliche Standards für Modelleisenbahnen zu entwickeln. Sie hat heute 16.000 Mitglieder und ist global in Distrikten organisiert, je drei in den USA und in Kanada, den Atlantic District, der Zentral- und Südamerika, Afrika und Westeuropa abdeckt und den Pacific District, der von der Türkei bis nach Neuseeland reicht.

Dieses Jahr feierte die NMRA folglich ihren 90. Geburtstag und richtete die NMRA Convention (Versammlung / Tagung) und die National Train Show 2025 (Ausstellung) aus. Die Ausstellung fand im Suburban Collection Showplace in den Hallen B und C statt. Die Trennung zwischen den beiden Hallen war entfernt worden und so gab es sehr viel Platz für die Veranstaltung.

Gleich neben den beiden Ein- und Ausgängen gab es Toiletten, Bewirtung und Plätze zum Ausruhen. Danach folgten mehrere Reihen von Verkaufständen und dahinter war schließlich auch der Präsentationsraum für die Anlagen zu finden.

Der erste Stand führte uns zu Märklin, war aber sehr spartanisch ausgestattet. Doch die Spur Z war zumindest auch mit ein paar Exponaten vertreten. Andere Spur-Z-Hersteller waren nicht präsent. Einige Gebrauchtmodellhändler hatten Märklin- und Rokuhan-Lokomotiven sowie Wagen im Angebot, dazu Fertiganlagen von Noch und Tokyuo Marui ProZ.



Neben Vereinen waren auf der NTS auch Hersteller präsent. So wurde hier demonstriert, wie das Gestaltungsmaterial von Woodland Scenics wirkungsvoll eingesetzt wird.

Einen besonders schönen Empfang bekam ich am Ztrack Stand. Robert Kluz, Herausgeber des Ztrack-Magazins, schaute etwas verduzt auf mein **Trainini®**-Polohemd und fragte, wie ich denn dazu gekommen sei.

Nachdem ich mich vorgestellt hatte, hat er sich viel Zeit genommen und mir eine erst am Vortag ausgepackte J-Class 4-8-4 der Norfolk & Western mit Messinggehäuse von AZL gezeigt, die er auf seiner Anlage präsentierte: ein ausgesprochen schönes Modell mit anspruchsvoller Form. Er hatte auch andere AZL- und Rokuhan-Artikel sowie Bausätze von Archistories am Stand.

Sehr gut hat mir auch der Stand von Woodland Scenics gefallen. Hier wurden nicht nur kleine Dioramen gezeigt, sondern es gab auch Vorführungen, wie Modellbahner selbst welche erstellen können.

## Anlagenpräsentationen

Die Spur Z war natürlich nicht groß vertreten, aber es gab einen kleinen Bereich mit Schaustücken und auch etwas Betrieb. Dominiert wurde der Anlagenbereich aber von den größeren Spuren und riesigen Modulanlagen. „Bigger is better“ ist das halt das Motto der USA.

Oft handelte es sich um Modulanlagen von Modellbauvereinen in den Spurweiten N, O und S. Diese Vereine nutzten die Gelegenheit, sich bekannt zu machen und neue Mitglieder anzuwerben. Viele Anlagen hatten wohl deshalb auch einen Bezug zur Region der Vereine. Besonders der Transport und das Verarbeiten von Kohle und Erz waren Themen.

weiter auf Seite 51



Mit Hilfe der Spur H0 wurden die Produktion und das Verarbeiten von Stahl Schritt für Schritt erklärt (Bild oben). Die European Train Enthusiasts (Bild unten) hatten sich auf Motive aus Deutschland und der Schweiz festgelegt.



Auch die Spurweite Z war in Novi vertreten, wenn auch nicht mit so vielen Ausstellern, wie es an anderen Austragungsorten der National Train Show schon der Fall war.

Meine besondere Beachtung fanden die European Train Enthusiasts, die Fahrbetrieb auf einer großen Spur-H0-Anlage mit vielen liebevoll gestalteten Modulen nach vorrangig deutschen und schweizerischen Motiven präsentierten.

Beeindruckend war auch die Anlage des „Bridge Man“, der eine besondere Leidenschaft für die Konstruktion von Holz- und Stahlbrücken hat, aber auch ein Riesenrad und ein beeindruckendes Modell des Eiffelturms präsentierte, siehe hierzu auch die Seitenadresse im Informationskästchen.



Für die kleinen und großen Kinder gab es auch einiges zu sehen und auszuprobieren: Eine große Anlage aus Klemmbausteinen mit einer schönen Nachbildung der Diagonal Alley aus Harry Potter. Eine große Fläche zum Aufbauen und Ausprobieren von Holzisenbahnen, bei denen heute sogar Bahnschwellen nachgebildet sind, befand sich ebenso im Angebot.

Gute Resonanz fand auch „Thomas, die kleine Lokomotive“ auf einem Kreis mit dem passenden Zug im Gartenbahnformat. Auf dessen Wagen konnten die Kinder mitfahren, was gerne und zahlreich angenommen wurde.



Ein Höhepunkt war für unseren Übersetzer und Reporter der Besuch am Stand von Ztrack. Rob Kluz (links), seine Ehefrau und Angestellte kümmerten sich dort um die Besucher und präsentierten auch eine AZL-Formneuheit, die direkt vor ihnen steht.

An den Verkaufsständen fanden wir ein breites Sortiment von Artikeln, die sich auf die Eisenbahn beziehen, von Büchern und Kleidung über Gleismaterial, Weichensteuerungen, Module zur Steuerung und Digitalisierung bis hin zu Lokomotiven und Wagen in allen Spurweiten.

Insgesamt war die Ausstellung während unserer Anwesenheit gut besucht und sehr kurzweilig. Es waren jederzeit Gespräche mit den Ausstellern möglich und auch gewünscht. So hat uns beiden dieser persönliche Premierenbesuch auch sehr gut gefallen und wir durften viele neue Eindrücke mit nach Hause nehmen.

Alle Fotos: Alexander Hock

**Seiten rund um die Ausstellung:**  
<https://cityofnovi.org>  
<https://nmra2025.com>  
<https://www.ztrack.com>  
<https://www.youtube.com/@thebridgeman4819>

**Videobeitrag zum Eiffelturmumbau:**  
<https://www.youtube.com/watch?v=jDj8kW4LYT>

# 1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz  
für die Spur Z

**Einladung zum Infotag  
Märklin Digital**

**märklin  
digital**



- Funktion und Möglichkeiten von Märklin digital
- Aktuelle Neuheiten aus dem Märklin Gesamtprogramm

Hier bei uns am: **05.09.2025**  
von: **10:00 Uhr** bis: **16:00 Uhr**

- Ausstellungsraum geöffnet  
- Viessmann Info mit Car-Motion  
- Einkaufsmöglichkeit im Laden

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

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

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

Leserbriefe und Meldungen

## Zetties und Trainini im Dialog

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

**Rückmeldung auf die Herstellerantwort:**

In der Anlage schnell mal zwei Bilder von dem kleinen Diorama, das ich als Schrankeinleger 75 x 42 cm gerade bastele. Die wesentlichen Bausätze sind alle von Archistories.

Bernd Moritz, per E-Mail

**Ein Dankeschön aus dem Leserkreis:**

Es ist mal wieder an der Zeit, Danke zu sagen für regelmäßige Ausgaben mit einem breiten Spektrum von neuen Themen, mit vielen Informationen, Eindrücken, Ideen zum Nachbasteln u.v.m. Es ist unglaublich, was da im Laufe der Jahre für uns „Zetties“ alles zusammengekommen ist.

Man merkt es bspw., wenn man etwas sucht, das bereits vor längerer Zeit erschienen ist. Natürlich wartet man immer auf die nächste Ausgabe und wenn sie mal etwas später kommt, ist das auch kein Beinbruch. Das Redaktionsteam hat schließlich auch noch ein Leben außerhalb von Trainini und zudem bekommen wir die Publikation kostenlos. Wo gibt es etwas Vergleichbares noch zum Nulltarif?

Joachim Karsten, Weinstadt

**Frage zu „Licht an und Bühne frei!“ (Trainini 6/2025):**

Der Artikel ist sehr informativ und mich würde der Schaltplan für die Platine interessieren. Leider ist mir aufgefallen, dass, wenn man 1:1 nachbauen würde, ein Kurzschluss durch den Stromabnehmer erfolgt. Es fehlt der Hinweis, dass die Radsätze getauscht werden müssen und welche dafür verwendet wurden. Vielleicht können Sie mir dazu noch eine Antwort geben. Vielen Dank.

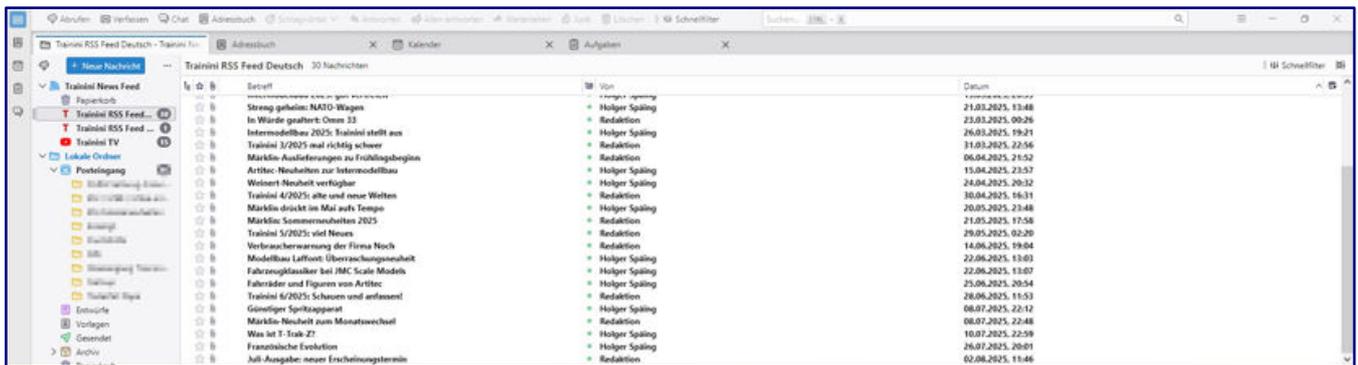
Thomas Lindemann, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Ein Kurzschluss an den Achsschleifern entsteht nicht, ein Tausch der Radsätze ist nicht erforderlich! Die Achsen unseres Modells sind, wie die meisten anderen auch, einseitig in einer der zwei Radscheiben isoliert. Entsprechend müssen die Isolierungen innerhalb eines Drehgestells nur auf derselben Seite liegen, auf der anderen Fahrzeugseite dann entsprechend gegenüberliegend.

Jeder Radschleifer nimmt dann jeweils genau einen der beiden Pole ab. Plus wie Minus finden zu den Anschlüssen der Platine. Dieses Prinzip der Stromabnahme ist übrigens nicht neu und wird von allen Anbietern genutzt, die Achsschleifer für Drehgestelle mit diesen Standardachsen anbieten.



Das mit Archistories-Bausätzen bestückte Diorama dient unserem Leser als Schrankeinleger. Foto: Bernd Moritz



Hier zeigen wir einen beispielhaft in das Programm Thunderbird eingebauten RSS-Feed für alle drei Seitenadressen, wie sie unten genannt sind.

Zur Frage nach dem Schaltplan haben Sie eine Antwort vom Anbieter zu dessen Angebot erhalten. Da es sich um ein kommerzielles Produkt handelt, ist eine Weitergabe der Daten nicht vorgesehen.

### Neue Beiträge automatisch erkennen:

Zuerst möchte ich mich für das Magazin bedanken, es ist einfach toll und den Aufwand sowie die Qualität kann man nicht hoch genug loben. Auch wenn ich eher Anfänger bin, macht das Lesen immer Spaß und die Anleitungen und Berichte sind beeindruckend.

Ich habe eine Frage zur Webseite -> Aktuelles: Aktuell scheint es dafür keinen RSS-Feed zu geben, ist das vielleicht in Planung?

Irgendwie verpasse ich es doch immer wieder auf die Seite zu schauen, mit einem Feed hätte ich (und nicht nur ich, das noch besser im Blick).

Thorsten Nitsch, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Laut unserem technischen Seitenbetreuer gibt es schon immer einen RSS-Feed auf unserem vor einigen Jahren erneuerten Seitenangebot, einmal für Aktuelles (Meldungen) auf der deutsch- und englischsprachigen Seite sowie für unseren Youtube-Kanal. Die verschiedenen Feed-Leseprogramme erkennen diese für gewöhnlich automatisch.

Die URL für den RSS-Feed lautet wie folgt:

<https://www.trainini.de/feed.xml>

<https://www.trainini.eu/feed.xml>

[https://www.youtube.com/feeds/videos.xml?channel\\_id=UCLxfrVEwB8OxvJ3OHNYe1oA](https://www.youtube.com/feeds/videos.xml?channel_id=UCLxfrVEwB8OxvJ3OHNYe1oA)

### Aktuelles zur **Trainini Jubiläumsausstellung 2025**:

Noch rund zwei Monate verbleiben, bis die **Trainini Jubiläumsausstellung 2025** ihre Pforten öffnet. Das bedeutet auch, dass wir nun in der Hochphase der Vorbereitungen angekommen sind. Gemeinsam mit den Ausstellern erstellen wir derzeit Steckbriefe, die alle wichtigen Besucherinformationen zu jedem Stand oder Anlage zusammenfasst.

Diese Übersichten werden nicht nur an den Ständen ausgehängt, sondern auch in einem Ausstellungskatalog gebündelt. Ein bis zwei Wochen vor der Veranstaltung soll er auf unserer Seite (<https://www.trainini.de/ausstellung>) veröffentlicht werden und kann dann elektronisch auf mobilen Geräten abgelegt oder auch ausgedruckt mitgeführt werden, um kein Exponat zu verpassen.

Im Nachgang liefert das Dokument vielleicht wertvolle Erinnerungen an ein hoffentlich herausragendes Ereignis. Vor Ort erlauben ausgelegt QR-Code-Wiedergaben auch das mobile Laden an Ort und Stelle.

In der Redaktion eingetroffen ist inzwischen auch unser Überraschungsexponat, dessen Identität wir bewusst nicht preisgeben und das in den nächsten Wochen noch eine kleine Auffrischung erfahren soll.



Die Frage nach dem Überraschungsexponat gleicht derzeit noch einem Blick in die Glaskugel. Unsere Besucher werden es am 4. und 5. Oktober 2025 gleich erfahren.

Gewiss pokern wir aber nicht zu hoch, dass dieses Schaustück wiederholt von Zetties auf Ausstellungen vermisst wurde; das werden wir für genau zwei Tage bald ändern.

Aktualisiert und ergänzt wurde in den letzten Tagen auch die Ausstellerliste, die als PDF-Dokument im unteren Bereich der Veranstaltungsseite abrufbar ist. Weitere Änderungen und Präzisierungen werden fortlaufend folgen.

Empfehlenswert sind auch unser Besucherhinweise für die Anfahrt. Im gleichlautenden Dokument geben wir Hinweise zu den Parkplätzen im direkten Umfeld sowie dem größten unter ihnen in fußläufiger Entfernung (5 bis 10 Minuten je nach Gehtempo).

Entspannt kann es auch mit Hilfe der Bahn geben, denn in gleicher Entfernung ist ein Halt des RRX (Rhein-Ruhr-Express), der mit dem Deutschland-Ticket benutzt werden kann. Diese Züge ermöglichen es auch, die P+R-Angebote an den beiden Nachbarhalten (2 und 5 Minuten Fahrzeit) zu nutzen.

Für den Ausstellerstammtisch am Abend des 4. Oktober 2025 in einem Restaurant in Dortmund-Lanstrop (mit Blick auf das frisch renovierte Industriedenkmal „Lanstroper Ei“) sind noch Restplätze für Besucher frei. Interessenten mögen sich bitte per E-Mail an die Redaktion wenden.

#### Ein Plädoyer für T-Trak-Z:

„Was ist T-Trak-Z?“, werden sich die meisten unserer Leser nun fragen. Hinter diesem Namen steckt eine Idee aus der Nenngröße N, die längst auf unsere Spurweite übertragen wurde und nun auch in den Vereinigten Staaten Freunde findet. Auch wir möchten dafür werben, weil wir darin eine Bereicherung unseres Maßstabs sehen.

T-Trak-Module fanden viele Begeisterte unter den „Neunern“ des Maßstabs 1:160. Alle Modulnormen verlangen eine Standardisierung hinsichtlich Größe, Breite, Position der Gleistrassen, des Übergangs und der elektrischen Verbindung sowie meistens auch des Geländequerschnitts.



Hier zeigen wir exemplarisch eines der leicht aufbaubaren T-Trak-Z-Module mit Böschung: Die einzelnen Holzteile sind bereits zusammengefügt, während die Landschaftsgestaltung noch aussteht. Auf der zugehörigen Meldung unserer Portalseite ist eine weitere Aufnahme zu sehen, die den Lieferumfang in Einzelteilen zeigt.

Hier war es einfach, weil die Norm auf ein Bettungsgleissystem setzte, wie es Kato und Tomytec anbieten. Die Länge der Module orientiert sich an deren Geometrie, besondere Elektrik ist nicht erforderlich, weil als Übergang einfach die Schienenverbinder der Hersteller genutzt werden, die sie auch jederzeit wieder trennen lassen.

Im Vergleich zu anderen Modulnormen setzt diese auf recht kleine und überschaubare Anlagenteile, die nicht auf Füßen stehen, sondern auf Tische gelegt werden. Damit erübrigt sich auch die Definition einer Standhöhe.

Seitdem es mit Rokuhan ein vergleichbares Gleissystem auch für die Spurweite Z gibt, lag es eigentlich nahe, diese Modulnorm auch auf den Maßstab 1:220 zu übertragen. Das Ergebnis heißt inzwischen T-Trak-Z und wird mit verschiedenen Querschnitten (Bahndamm, Einschnitt oder Ebene / Strecken- und Kurvenmodule) in Deutschland von TrainSetter (<https://trainsetter.de>) angeboten.

Wir haben drei Module mit Bahndamm und jeweils 33 cm Länge erhalten, um diese Idee einmal näher vorstellen zu können. Wir zeigen an dieser Stelle, wie die vorgeschrittenen Holzteile angeliefert werden und welchen Umfang dieser Liefersatz hat. Als haptische Erfahrung vorführen möchten wir sie auch auf unserer **Trainini Jubiläumsausstellung 2025** Anfang Oktober.

## Preisgünstiges Qualitätswerkzeug:

Auf der Spielwarenmesse 2024 stießen wir auf den Hersteller Sparmax aus Taiwan und durften dort auch einige Spritzapparate in die Hand nehmen, um sie auszuprobieren. Unser Eindruck war, gerade auch wegen wirklich günstiger Preise, überraschend gut.

Dieser Produzent gehört seit 2018 zum bekannten Unternehmen Anest Iwata (Japan), das hier über eine Zweitmarke ebenso hervorragende Werkzeuge anbietet. Besonderes Interesse hatte das Modell SP-20X geweckt, das mit seiner 0,2-mm-Düse in der Spurweite Z für präzise Feinarbeiten prädestiniert ist. Wir planen, damit einige Alterungsarbeiten mit den Produkten von Ammo-Mig an einem Güterwagenmodell durchzuführen.



Das Modell SP-20X von Sparmax ist ein preisgünstiges wie auch präzises Werkzeug für Anfänger und Fortgeschrittene gleichermaßen.

Argumente für das 2018 erschienene Modell SP-20X sind der abschraubbare 7-cm<sup>3</sup>-Fließbecher, der dann eine kleine Farbmulde hinterlässt, sowie das einfache Umrüsten von "Double-Action-Airbrush" auf sogenannte "Single Action".

Letzterer Begriff bedeutet, dass der Luftstrom ständig den Spritzapparat durchfließt und nicht durch Druck auf den Mischhebel kontrolliert geöffnet und geschlossen wird. Der Hebel verliert also eine seiner beiden Funktionen und dient dann nur noch der Kontrolle des Farbflusses.

Genau das hilft Einsteigern erheblich, sich mit dem Werkzeug vertraut zu machen und erste Übungen ohne Fehlschläge durchzuführen. Erforderlich ist nur der Austausch des Luftzufuhrventils gegen ein beiliegendes Tauschteil.

Der Schritt ist damit jeder Zeit reversibel und das äußerst preisgünstige Werkzeug damit Einsteiger- und Fortgeschrittenenmodell zugleich. Sparmax bietet mit nicht minder günstigen Kompressoren übrigens die komplette Grundausstattung für beste Ergebnisse aus einer Hand.

#### Märklin-Auslieferungen im Juli 2025:

Bereits zum Monatswechsel auf den Juli ging es bei Märklin mit neuen Auslieferungen weiter. Die Doppel-Diesellokomotive 288 002-9 a/b der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 88151) zeigt wieder die Ausführung nach Umbau auf Maybach-Motoren ohne Dachaufsatz und mit vier Sandkästen je Seite und Lokhälfte.

Auch sie ist wieder purpurrot lackiert, trägt aber abweichend zur Schwesterlok, die als Insider-Modell erschien, keinen schwarz abgesetzten Rahmen. Daran ließen sich die Vorbilder schon von weitem unterscheiden, was sie beide gleichermaßen als Modelle attraktiv macht.



Mit der Baureihe 288 (Art.-Nr. 88151) ist die Doppel-Diesellok nun auch im regulären Katalogprogramm angekommen und präsentiert sich für Freunde der Epoche IV.

Das Modell für die Epoche IV besitzt ebenfalls eine Nachbildung des Maschinenraums samt Innenbeleuchtung, Antrieb per Glockenankermotoren und fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung durch warmweiße und rote Leuchtdioden. Unterschiedliche Kuppelstangen für verschiedene Radien liegen ebenso bei und erlauben es, den Abstand zwischen den Lokhälften betriebssicher, aber auch so eng wie möglich zu halten.

Ebenfalls bei den Händlern eingetroffen sind zwei rote Donnerbüchsen: Bei der ersten handelt es sich um den Insider-Jahreswagen 2025 (80335), dessen Vorbild bei der Museumseisenbahn Minden als Speisewagen dient. Er ist für den Einsatz in der Gegenwart mit Museumsbahnbezug bestimmt.



288 002-9 a/b war auch von weitem von ihrer Schwesterlok deutlich zu unterscheiden: Der purpurrot lackierte Rahmen gab ihr ein abweichendes Aussehen.

Das zweite Modell eilt seiner Zeit voraus und ist schon vor den ersten Lebkuchen des Lebensmittelhandels zu erwerben. Die Rede ist vom Weihnachtswagen 2025 (80635), der mit passender Gestaltung auf dem roten Untergrund auf sich aufmerksam macht und zu den Auflagen der beiden Vorjahre passt.

#### Neues vom Panzer-Shop.nl:

Dieser Anbieter (<https://www.panzer-shop.nl>) hatte seit dem 16. Juli Betriebsurlaub und nimmt zum 3. August wieder sein Geschäft auf. Sollte es deshalb etwas länger dauern, werden die Kunden um Geduld gebeten. Dafür startet dieser 3D-Druck-Hersteller aber auch mit einer Neuheitenpalette in den Hochsommer:

So wird der Autokran IFA W50 ADK 70-0 nun auch in aktiver Stellung, das heißt mit gehobenem Kranausleger angeboten. Der Anhänger Kakerbeck HL-61 ergänzt nach dem Ende der NVA eher das Thema Landwirtschaft.

Der Magirus-Deutz Jupiter wird nun auch in seinen Ausführung 4160 mit Plane oder nur Pritsche angeboten. Zudem gibt es auch die Versionen als Kipper mit



Autokran IFA W50 ADK 70-0. Foto: Panzer-Shop.nl

flacher Ladefläche und in hoher Ausführung. Für die Campingfreunde erscheinen ebenfalls drei Neuheiten: Mercedes-Benz T2 Camper sowie der Volkswagen LT 28 mit Hochdach und als LT 35 mit Alkoven-Ausbau.

#### Bei Yellow Dwarf werden Kinderträume wahr:

Im Juli steht bei Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) das Thema Kinderspielplatz auf dem Programm. Mit drei neuen Spielgeräten lassen sie sich auch im Modell gestalten und so abwechslungsreiche Wohnsiedlungen erstellen.

Angeboten werden eine Kletterwand für Kinder (Art.-Nr. 60349) sowie die Modelle Kinderspielplatz I (60350) und II (60351). Alle Neuheiten erreichen den Besteller jeweils als unlackierte 3D-Ausdrucke. Passende Kinderfiguren sind in den Programmen von Klingenhöfer Miniaturen oder Trafofuchs zu finden.



Die Bausätze „Kinderspielplatz I“ (Art.-Nr. 60350; Bild links) und „II“ (60351; Bild rechts) sind zwei der aktuellen Neuheiten. Fotos: Yellow Dwarf

Als weitere Neuheit folgten wenige Tage später Hydranten (60071), die auch heute noch ein unverzichtbares Accessoire an vielen Straßenecken darstellen.

#### Übernahme ins Noch-Angebot:

Der in der letzten Ausgabe vorgestellte Zugannäherungsalarm von Rokuhan wird auch ins Noch-Angebot übernommen und erhält dort die Artikelnummer 7297454. Das ermöglicht dann auch ein Bestellen und Erwerben beim lokalen Modellbahnhändler. Der für Deutschland geplante Auslieferungstermin ist uns noch nicht bekannt.

#### Formneuheit bei AZL:

Wie auf der National Train Show vorgestellt, wird eine formneue Dampflokomotive in Messingbauweise Einzug ins AZL-Programm halten. Der Hersteller kehrt damit zu seinen Anfängen zurück. Die zwischen 1941 und 1950 in nur 14 Exemplaren gebaute Stromlinien-Schnellzugdampflok Klasse J der Norfolk & Western soll mit allen Betriebsnummern angeboten werden.

Den Anfang macht die Betriebsnummer 611 als betriebsfähige Museumslok des Virginia Museum of Transportation (Art.-Nr. 17072-1). Die übrigen dreizehn Betriebsnummern entsprechen dem historischen Stand aus dem Betriebseinsatz (17072-2 bis -14). Die Modelle haben einzeln angesetzte Teile und Haftreifen. Empfohlener Mindestradius ist 245 mm.

Weiter geht es mit Diesellokomotiven: Die EMD F7A & F7B sind nun für Frisco (63014-1 / -2) im Einsatz, während die Personenzugausführung EMD FP7 für die B&O (65302-1 / -2) anrollt. Die ALCO RSD-5 trägt das Farbleid der ATSF (63326-1 / -2) aus Phase I.



Ebenfalls zu melden sind die EMD SD40-2 der Norfolk & Southern (64211-1 bis -3) und die EMD SD60 der CN (65020-1 / -2).

Formneu ist die Schnellzugdampflok Klasse J der Norfolk & Western, hier als betriebsfähige Museumslok 611 (Art.-Nr. 17072-1). Foto\_: AZL | Ztrack



Bei der EMD FP7 für die B&O (65302-1; Bild links) handelt es sich um die Personenzugausführung der F-Reihe. Schön anzusehen sind die eisblauen 4180-Druckluftentladewagen der Rock Island (916008-1; Bild rechts). Fotos: AZL | Ztrack

Weiter geht es mit modernisierten 1937-40-Fuß-Wagen gedeckter Bauart der SSW für den Cotton-Belt-Einsatz als Einzelwagen (905411-1) und Doppelpackung (915411-1). In gleicher Konfektionierung gibt es die modernisierten Trinity-Kesselwagen von TCBX (905508-1 / 915508-1), während die eisblauen 4180-Druckluftentladewagen der Rock Island vierfach (906008-1) oder doppelt (916008-1) zur Auswahl stehen.

Der Güterzugbegleitwagen mit seitlich ausgestellten Fenstern ist jetzt in den Farben der Frisco (92027-1 / -2) im Programm. Ein einzelner 53-Fuß-Container ist mit den Anschriften von JB Hunt (95106B) sowie ein 48-Fuß-Pendant von ITEL (95008) in der Auswahl.

#### Milchtransport mit EtchIT-Modellbau:

Nach längerer Zeit gibt EtchIT-Modellbau (<http://etchit.de>) wieder eine Spur-Z-Neuheit bekannt. Es handelt sich um einen Komplettbausatz für den Lastkraftwagen IFA W50 L/S mit Tankauflieger Milch (Art.-Nr. XD126\_Z). Die Zugmaschine hat das kurze Chassis mit Sattel für den passenden Auflieger zum Milchtransport.

#### Jetzt schon an Weihnachten denken?

Bei Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoefer.com>) beginnen wir mit einer Neuheit, die genau diese Frage stellt: „Kind bekommt Geschenk vom Weihnachtsmann“ (Art.-Nr. Z-W02-e). Die beiden Figuren werden als einfach grundierter Rohling mit Druckstützen geliefert.

Ebenfalls neu ist auch die Verkaufsbude für einen Marktstand (Z109-6B), die einfarbig ausgeliefert wird und vom Kunden selbst zu kolorieren ist. Dazu gesellen sich noch neue Tierfiguren: Der Ibis (Z-TV08) ist außerhalb von Zoo oder Vogelpark eher selten zu sehen, wenngleich Sichler und Löffler überall in Mitteleuropa heimisch sind. Vier Exemplare zum Selbstbemalen gehören zum Lieferumfang.

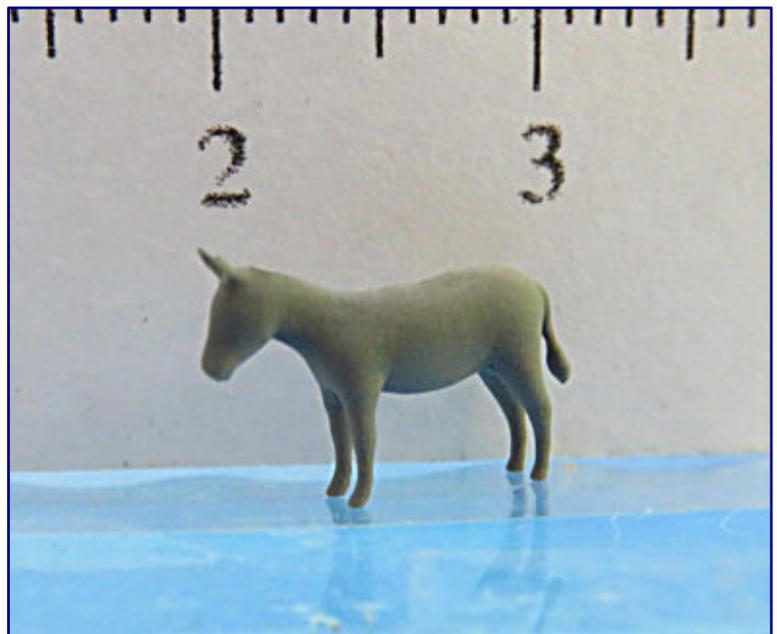


Hier bekommt ein Kind das Geschenk vom Weihnachtsmann (Art.-Nr. Z-W02-e) und wir sehen die Szene als einfarbig grundierten Rohling sowie als Bemalungsvorschlag des Anbieters. Fotos: Klingenhöfer Miniaturen

Anders verhält sich das mit dem Hausesel (Z-TE18-e), einem weltweit verbreiteten Haustier, das eine graue, bisweilen auch bräunliche Fellfarbe zeigt.

Obwohl sie gemeinhin oft für dumm und störrisch gehalten werden, sind sie sehr intelligent und fliehen im Gegensatz zu den verwandten Pferden nicht unbedacht.

Es ist schön, dass auch diese Lastentiere, deren Lebensraum im schroffen Ödland und Gebirge lag, nun Miniaturen erhalten. Zwei einfarbig grau lackierte Tiere gehören hier zum Lieferumfang.



Für den neuen Hausesel (Z-TE18-e) sollten sich auf der Anlage viele Aufstellorte finden. Foto: Klingenhöfer Miniaturen

#### **Spielwarenmesse unterstützt Kinder:**

Über die Stiftung Spirit of Play Foundation der Spielwarenmesse unterstützen viele Aussteller mit ihren Waren einen guten Zweck. Dank ehrenamtlicher Helfer konnten am letzten Messetag der diesjährigen Messeauflage zwei komplette 20-Fuß-Container gefüllt werden.

Übergeben wurden die Spenden stellvertretend für die Aussteller von Christian Ulrich, Vorstandssprecher der Spielwarenmesse eG. Empfänger waren in diesem Fall das Haus für Kinder und der angrenzende Aktivspielplatz in Nürnberg. Sie sind zwei von insgesamt 19 Einrichtungen im Nürnberger Stadtgebiet, die unter derselben Trägerschaft stehen und von den Spenden profitieren.

Auch der Verein Kinderlachen aus Dortmund, der sich in Deutschland, Österreich und der Schweiz für bedürftige Kinder einsetzt, erhielt eine umfangreiche Spende. Vereinsvorstand Christian Vosseler verteilte sie u. a. an das Frauenhaus Horizont e. V. in München. Insgesamt konnten Einrichtungen mit 600 Kindern bedacht werden.

## Die Märklintage rufen:

Märklin lädt herzlich zu den 14. Märklintagen nach Göppingen ein, die auch als 40. Internationale Modellbahnausstellung deklariert sind. Vom 19. bis zum 21. September 2025 erwartet die Besucher wieder eine einzigartige Kombination aus Modellbahnfaszination, Echtdampf-Attraktionen und einem familienfreundlichen Rahmenprogramm.



Nach den Sommerferien rufen die Märklintage nach Göppingen und laden freitags und samstags auch zu einer Werksbesichtigung in der Stuttgarter Straße ein.

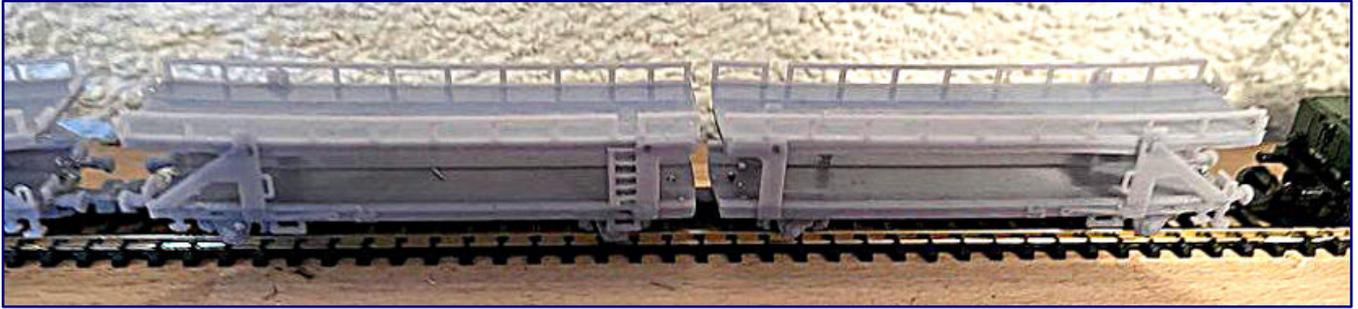
Über 100 Aussteller und Hersteller der Branche werden vor Ort erwartet, die an den Austragungsorten Stauferpark, EWS-Arena, Leonard-Weiss-Firmenareal, Bahnhof Göppingen, Märklineum und Stammwerk zu finden sind.

Kostenfreie Parkplätze und ein kostenloser Bus-Ringverkehr zwischen den Veranstaltungsorten erleichtern die Anreise aus der Ferne. So rechnet Märklin wieder mit rund 50.000 Besuchern wie vor zwei Jahren. Aktuelle Informationen sind auf einer eigenen Veranstaltungsseite unter <https://www.maerklin.de> zu finden.

## NoBa-Modelle meldet sich zurück:

Obwohl auf den eigenen Seiten (<https://www.noba-modelle.de>) der Hinweis zu beachten ist, dass der elektronische Vertrieb erst Mitte Oktober wieder fortgesetzt wird, gibt dieser Hersteller gleich eine große Zahl an Neuheiten bekannt.

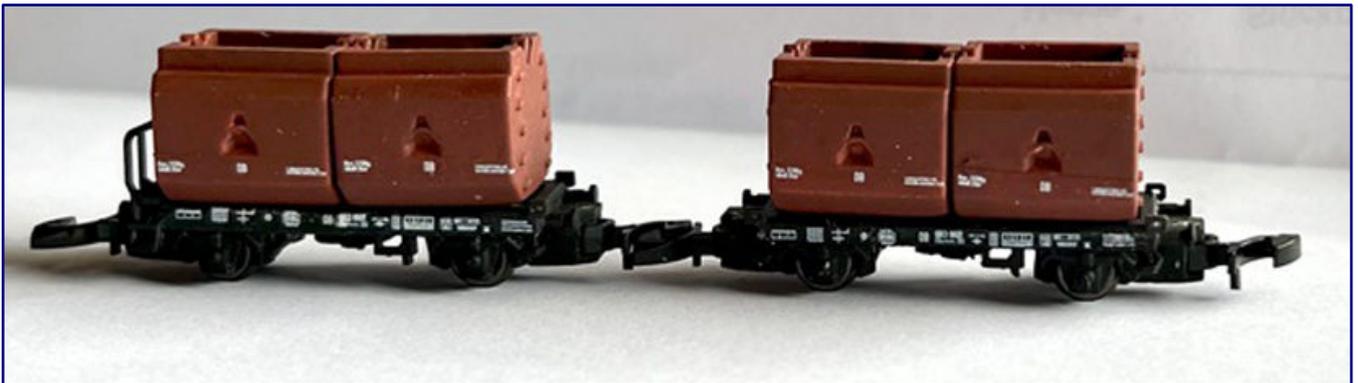
Dies ist zunächst der Turmtriebwagen VT 55 mit angetriebenem NoBa-Fahrgestell in der purpurroten Ursprungslackierung (Art.-Nr. 5223\_1RF) als Fertigmodell. Schon im Frühjahr bekanntgegeben hatten



Der neue, vierachsige Autotransport-Doppelwagen Laaeks 553 (Art.-Nr. 5334R) ist hier in Bausatzform zu sehen. Foto: NoBa-Modelle

wir die Beteiligung am herstellerübergreifenden Neuheitenschwerpunkt „Schwarzes Gold“ mit den Kübelwagen Okmm 58 der DB in den Ausführungen ohne (5331R) und mit Bremserbühne (5332R).

Beide werden auch als Fertigmodelle angeboten (Erweiterung der Artikelnummer jeweils um den Buchstaben F) und werden entsprechend auch auf unserer Jubiläumsausstellung gezeigt. Eine echte Überraschung sind zwei Autotransport-Doppelwagen, die in einem Fall auch die Off 52 von Märklin ergänzen.



Erstmals können wir unseren Lesern die Kübelwagen Okmm 58 der DB (5331RF / 5332RF; Bild oben) als Fertigmodelle zeigen. Ebenfalls neu ist die Berliner S-Bahn der Baureihe ET 165 (5236RF; Foto unten). Fotos: NoBa-Modelle

Dies ist der Fall beim dreiachsigen Offs 55 als Bausatz oder Fertigmodell (5335R / 5335RF), der vom moderneren Vierachser Laaeks 553 (5334R / 5334RF) begleitet wird. Der Offs 55 ist von uns später noch für ein ausführliches Portrait vorgesehen und wird ebenfalls auf unserer Ausstellung gezeigt.

Als weitere Wagenmodelle rollen Schüttgutwagen Bauart Tadsy der VTG mit hauseigenen Drehgestellen an (533R / 5333RF), die Fertigmodelle sind hier blau lackiert. Zum Reigen der Neuheiten gehören aber auch der moderne Stuttgarter Straßenbahnzug DT 8.4 (5726R) und die Baureihe 628<sup>4</sup> (5238R) als beim Vorbild nicht mehr so taufrischer Dieseltriebzug.



Dieser Rohling der österreichischen Rh 4061 (5028R) ist für ein Shorty-Fahrwerk bestimmt. Foto: NoBa-Modelle

Freuen dürfen sich diejenigen, die daheim Großstadtmotive bauen und auf den Triebzug ET 165 der Berliner S-Bahn (5236R) gewartet haben. Mit seiner traditionellen Lackierung ist er bald auch als Fertigmodell (5236RF) zu haben.

Letzte Neuheit im Bereich des Rollmaterials ist die österreichische Lok Rh 4061 der ÖBB. Hier stehen gleich drei unterschiedliche Grundformen als Bausatz zur Auswahl: für Shorty- (5028R) oder Märklin-Fahrwerk (5029R). Letzteres Modell ist wahlweise auch mit geöffneter Tür (5027R) wählbar.

Für die Landwirtschaft bestimmt ist der Kleinschlepper Agria (6621R / 6621RF) mit zwei Figuren, die von Trafofuchs zugeliefert werden. Auf den nächsten Winter bereiten derweil fünf Paar Ski vor, die roh oder fertig lackiert (10507R / 10507RF) zum Besteller reisen.

#### **Bald ist wieder Messe am Bodensee:**

Vom 31. Oktober bis 2. November 2025 öffnet die Faszination Modellbau in Friedrichshafen zum 23. Mal ihre Tore. Die Messe am Bodensee präsentiert dann verschiedene Sparten des Modellbaus, darunter auch Modelleisenbahnen inklusive der Spur Z. Veranstalterinformationen sind jeweils aktuell unter folgender Seitenadresse zugänglich: <https://www.faszination-modellbau.de>.

#### **Neues Waggonmodell von FR:**

Beim 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) erhältlich ist nun ein von Montage-Service Uwe Schuster hergestelltes, neues FR-Modell eines Werkstattwagens 613 der DB (Art.-Nr. 49.343.131). Der in einer Auflage von 40 Exemplaren hergestellte Bahndienstwagen in chromoxidgrüner Lackierung basierte im Vorbild auf einem gedeckten Güterwagen der Bauart Gms 54.



Der Werkstattwagens 613 der DB (Art.-Nr. 49.343.131) basiert auf einem gedeckten Güterwagen, der für seine Weiternutzung als Bahndienstwagen umgebaut wurde. Foto: 1zu220-Shop | Jörg Erkel

Vorbildgerecht wurden die Änderungen auch am Modell nachvollzogen: Er besitzt nun Übersetzfenster für das mitfahrende oder darin arbeitende Personal sowie einen seitlichen Aufsatz im Dachbereich an einem Fahrzeugende.

#### **Zölle von 35 % in Kraft:**

Im März gab Ztrack in seiner Funktion als Großhändler für den US-Markt bekannt, dass für die von ihm vertriebenen Modellbahnartikel nun Einfuhrzölle von 10 % gelten. Seit dem 1. Juli sind diese für Rokuhan-Lieferungen nun auf 35 % gestiegen!

Einen Teil davon gibt Ztrack an die Einzelhändler weiter, weshalb dort Preissteigerungen zu erwarten sind. Einen Großteil will der Distributor aber selbst tragen. Um Klarheit zu schaffen, welche Artikel bereits unter die neuen Vorgaben fallen, werden sie in der Rechnung mit einem Zoll-Hinweis gekennzeichnet.

Noch im Lager vorhandene Ware ist davon nicht betroffen, hier greifen die Kostensteigerungen erst beim Nachbestellen aus Japan. Den Anfang machten anscheinend die Packungen mit 220 mm langen, geraden Gleisen (Art.-Nr. R009).

#### **Ankündigung von Herpa-Neuheiten:**

Aus dem Herpa-Neuheitenprospekt V/2025 haben wir wieder die Flugzeugmodelle des Maßstabs 1:200 herausgesucht, die eine Länge von 30 cm nicht überschreiten und in Europa anzutreffen sind. Dies sind in der Wings-Kollektion folgende Ankündigungen:

CSA Czech Airlines Airbus A220-300 – OK-FYD (Art.-Nr. 573740),  
Croatia Airlines Airbus A220-300 – 9A-CAE “Zagreb” (573757),  
Belgische Luftstreitkräfte Lockheed Martin F-35A Lightning II - FL002 (573641) und  
Französische Luftwaffe Airbus A400M “10 Years of A400M” (573771)

In der Snap-Fit-Reihe erscheinen außerdem der NATO Airbus A330 MRTT, Multinational Multirole Tanker Unit – T-061 (614573) und die Pan Am Boeing 757-200 – TF-FIC “Yankee Clipper II” (614603).



NATO Airbus A330 MRTT, Multinational Multirole Tanker Unit – T-061 aus der Snap-Fit-Reihe (Art.-Nr. 614573). Foto: Herpa

### Die Gelegenheit ist günstig bei Full Throttle:

Aufbauend auf der Sonderbestellung eines Händlers hat sich William D. Wright dazu entschlossen, eine reguläre Auflage der Wagen zu erstellen, die hier angefragt wurden. Die Rede ist von 51-Fuß-Schüttgutwagen mit geschlossenem, zylindrischem Behälter.



Die geschlossenen Schüttgutwagen der CNW erscheinen als Zweierpackungen sowohl in Gelb (Art.-Nr. FR1071; Bild links) als auch in Grün (FT1072; Bild rechts). Fotos: WDW Full Throttle

Die neuen Zweierpackungen dieser Wagen (Art.-Nr. FT1072) trägt die grüne Lackierung der ehemaligen C&NW (Chicago & North Western) und dürfte schnell abverkauft sein. Die gelbe Ausführung derselben Bahngesellschaft folgte kurz darauf und ist in gleicher Weise (FT1071) konfektioniert.

---

## Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

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

Korrespondent Nordamerika:  
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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

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