



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Steckdosen-Intercity im Test

Ausflug in den Papiermodellbau
Viele Herbstneuheiten

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Kalender zeigt es bereits an: Der Sommer ist vorbei und der Herbst steht vor der Haustür. In den Wettervorhersagen wird vor den ersten Herbststürmen gewarnt. So ist jetzt eindeutig wieder mehr Zeit für unser schönes Hobby Modelleisenbahn.

An einem der letzten, schönen Tage des Septembers sind wir mit der **Trainini®**-Mannschaft auf einem Außeneinsatz gewesen, um Aufnahmen für ein Thema zu fertigen, das für unseren Jubiläumsjahrgang 2025 geplant ist.



Ralf Junius
Redakteur

Bei diesem Einsatz sind auch für Modellbahner nicht übliche Fortbewegungsmittel zum Einsatz gekommen. Die Auflösung, wo und was wir vor die Linse bekommen haben, gibt es aber erst im nächsten Jahr zu lesen.



Genauso passend zu Jahreszeit und Wetter hat Märklin die Herbstneuheiten 2024 vorgestellt. Auch für uns Zetties sind einige, schöne Modelle dabei. Einzelheiten dazu finden Sie unter unseren Meldungen „Zetties und **Trainini®** im Dialog“.

Auch vor Bekanntgabe der Herbstneuheiten ist Märklin fleißig gewesen und hat das Insider-Club-Modell 2023 ausgeliefert: den Akkutriebwagen ETA 150. Im Vormonat haben wir seine Verfügbarkeit bereits kurz gemeldet. Nun ist es an der Zeit, ihn samt seines Steuerwagens genauer zu betrachten.

Während ich diese Zeilen schreibe, sind wir eigentlich längst auf der Zielgeraden für diese Ausgabe. Die letzten Artikel wollen nur noch in Form gebracht und die letzten Meldungen, die eingegangen sind, hinzugefügt werden. In der Redaktion sind die Aufgaben verteilt und geregelt, alles läuft.

Doch dann kommt es zur Krankmeldung eines Redaktionskollegen, die alles auf den Kopf stellt. Damit wird das jetzt vor Ihnen liegende Heft zur zweiten Ausgabe unserer Geschichte, die über den Monatswechsel gerutscht ist.

Es ist für uns wichtig, dass jeder in unserer Gemeinschaft die eigene Gesundheit priorisiert, auch wenn uns allen **Trainini®** und die Modellbahn sehr am Herzen liegen. Unser Hobby können wir alle schließlich nur gesund auch langfristig mit Freude genießen.

Ich hoffe, dass wir ihnen liebe Leserinnen und Leser, mit dieser Ausgabe trotz der Verspätung einige interessante Themen und Seiten bieten können. So wünsche ich Ihnen jetzt viel Spaß mit den folgenden Artikeln sowie allen von Ihnen, die erkrankt sein sollten, und unserem Redaktionskollegen gute Besserung und eine baldige Genesung.

Her-Z-lich,

Ralf Junius

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Die Taschenlampe der DB 4

Vorbild

Auf dem Weg zum Akkublitz.....16

Gestaltung

Auf keinen Fall papierlos!29

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Der Balkanexpress45

Die Grenzgänger von einst47

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....50

Impressum70

Wir danken der Familie Petkelis und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 9. Oktober 2024

Titelbild:

Mitte der sechziger Jahre stehen die Akkutriebwagen ETA 150 mit den Steuerwagen ESA 150 für einen modernen Nahverkehr. Ein solche beschleunigungsstarke Einheit ist am Haltepunkt Grund eingefahren, als wir mit der Kamera bereitstehen.

Der ETA 150 mit ESA 150 von Märklin

Die Taschenlampe der DB

Akkumulatortriebwagen waren eine besondere Spezies unter den elektrischen Fahrzeugen der Bundesbahn, für die im Nummernschema von 1968 eine eigene Hunderterreihe vorgesehen wurde. Im Maßstab 1:220 blieben sie bislang allerdings Exoten, was nun erst das Märklin-Clubmodell 2023 ändern wird. Wir werfen einen Blick auf diese Neuheit und ordnen sie im Gesamtprogramm ein.

In einem Vorbildbeitrag erläutern wir die Geschichte von Akkutriebwagen bei den deutschen Staatsbahnen und das Aufgreifen dieser wieder hochaktuellen Technologie durch die Deutsche Bundesbahn.



Morgenstund^e hat Gold im Mund! Wir erwischen den ETA 150 128 des Bw Limburg mit angehängtem ESA 150 208 im ersten Morgenlicht auf seiner Stammstrecke an der Lahn.

Schauen wir auf die Rolle, die das Vorbild spielte, ist es höchst erstaunlich, dass ein Modell des ETA 150 so lange auf sich warten ließ. Zu erklären sein könnte dies auch mit den technischen Rahmenbedingungen, die viele Jahre lang einer Miniatur auf geliefertem Stand entgegengestanden hätten.

Für das Einsatzspektrum des ETA / ESA 150 existierte im Maßstab 1:220 zuvor nur der Uerdinger Schienenbus, der trotz Modellpflege nach über 50 Jahren doch recht betagt wirkt. Die Neuheit in Form der „Heulboje“ dürfte sich hier als würdiger Nachfolger für die Epoche III erweisen und ist derzeit Märklins jüngster Spross.

Der erste Eindruck verspricht ein perfektes Modell und unterstreicht, welche Ansprüche die abgelieferten Miniaturen im Sortiment bedienen sollen. Gewählt wurde eine Version für die Epoche III (Art.-Nr. 88250) in der Ursprungslackierung, also vor farblichen Modifikationen, die das Erscheinungsbild zumindest geringfügig veränderten.

Ein Vergleich mit dem schon erwähnten Schienenbus sei erlaubt: Unterschieden sich bei ihm Motor- und Steuerwagen äußerlich nur durch die aufgedruckte Betriebsnummer, weisen sie bei der Neuheit ETA / ESA 150 nun die vorbildgerechten Unterschiede auf. Trotz der Produktpflege und hohen Bedruckungsqualität ist das in einer Weise wahrnehmbar, dass wir dies schon als Quantensprung bezeichnen möchten.



Berücksichtigt wurden beim neuen ETA 150 / ESA 150 (Art.-Nr. 88250) die Vorbildunterschiede zwischen Motor- und Steuerwagen. Besonders deutlich wird das an der führerstandlosen Seite des ESA (hinten), weil dort kein drittes Spitzenlicht und kein Horn im Dachbereich zu finden sind sowie hinter den Frontscheiben auch keine klappbaren Sonnenblenden nachgebildet wurden. Der direkte Vergleich mit dem ETA (vorn) zeigt, wie es anderenfalls auszusehen hätte.

So erkennen wir am Wagenboden des ETA die Batteriefächer, die der Steuerwagen natürlich nicht haben darf. Ebenso fehlt an der führerstandlosen Seite des ESA das obere Spitzenlicht, das ja nur bei einer geschobenen Fahrt erforderlich wäre.

Auch die Maße und Proportionen unterstreichen das bereits Geschriebene, denn sie sind nahezu perfekt eingehalten worden. Auch das trägt stark zum stimmigen Gesamtbild bei. Die prozentual größten Ausreißer, die aber auch nicht augenfällig sind, betreffen die Raddurchmesser.

Für die Modelle wurde hier in den Baukasten gegriffen, weshalb auch der geringe Unterschied zwischen Motor- und Steuerwagen nicht berücksichtigt wurde. Alle anderen Abweichungen fallen in den Bereich üblicher Messtoleranzen und -fehler.

Eine bekannte Stärke des Hauses Märklin ist das Gesamtbild aus Lackierung und Bedruckung. Sauber und frei von Staubeinschlüssen sind beide Zugteile in den Originalfarbtönen lackiert. Seidenmatt aufge-

bracht sind RAL 3004 Purpurrot auf den Wagenkästen und RAL 9005 Tiefschwarz auf den Schürzen. Schwarz sind auch die Drehgestellblenden.

Maße und Daten zum ETA 150 und ETA 150 der DB:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
• Länge über Puffer (LüP)	23.400 mm	106,4 mm	106,5 mm	+ 0,1 %
• Höhe über SO*	3.513 mm	16,0 mm	16,3 mm	+ 1,9 %
• Breite	2.954 mm	13,4 mm	13,6 mm	+ 1,5 %
• Gesamtsachsstand	17.700 mm	80,5 mm	80,4 mm	- 0,1 %
• Drehzapfenabstand	15.200 mm	69,1 mm	69,2 mm	+ 0,1 %
• Drehgestellsachsstand	2.500 mm	11,4 mm	11,2 mm	- 1,8 %
• Raddurchmesser ETA	950 mm	4,3 mm	4,7 mm	+ 9,3 %
• Raddurchmesser ESA	900 mm	4,1 mm	4,7 mm	+ 14,6 %
• Dienstmasse ETA	49 t	---	32,4 g	
• Dienstmasse ESA	23 t	---	30,1 g	
• Achsformel	Bo' 2'			
• Leistung	272 PS / 200 kW			
• Zul. Höchstgeschwindigkeit	100 km/h			
• Baujahr	1954 - 1968			
• Stückzahl	232 Exemplare ETA, 216 Exemplare ESA			

* Die angegebenen Vorbildmaße beziehen sich auf die ETA 150 101 bis 138.

ständig sind. Alles andere wäre wohl auch eine Überraschung gewesen. Eher zur Kür gehören die gedruckten Nachbildungen der Dichtungen in den Falttüren, die auch diesen Bereich wirkungsvoll und realitätsnah hervorheben.

Die Betriebsnummer des Motorwagens ist wichtig für die Einordnung des Vorbilds: Für ihn maßgeblich ist das Höhenmaß der meisten Bauserien (siehe Vorbildartikel) mit einem flacheren Dach. An der Seite des Gepäckraums sehen wir nur eine dreiflügelige Falttür statt der vierteiligen aus den letzten Losen.



Zum guten Gesamteindruck tragen besonders die Farbprägungen der Seitenfenster und Drucke an den Falttüren bei. Sie umfassen auch die Gummidichtungen, die sich schwarz vom roten Wagenkasten abheben.

Die Wagendächer sind korrekt nach RAL 9006 Weißaluminium lackiert und geben dem ETA und ESA 150 auch im Modell ein sehr elegantes Äußeres. Die Aufdrucke sind im Tampondruckverfahren aufgebracht worden.

Sie weisen die beiden Fahrzeuge als ETA 150 128 und ESA 150 208 vom Bw Limburg aus. Haupteinsatzgebiet dürfte also die Lahntalbahn gewesen sein. Auch der auf den Zuglaufschildern aufgedruckte Lauf von Nassau nach Wiesbaden stammt aus dieser Region.

Die Revisionsdaten verweisen auf Mitte der sechziger Jahre. Sie vervollständigen das Bild lupenlesbarer Anschriften, die zudem auch voll-

Hier hat Märklin korrekt gearbeitet, was viele nicht erwartet hatten, nachdem die ersten Volumendarstellungen aus dem CAD-Programm noch Fehler in diesem Bereich und der Anordnung der 1. Klasse zeigten.

Mit den erläuterten Merkmalen und nur einem Abteil erster Klasse, das sich direkt hinter dem Gepäckraum (siehe Foto auf Seite 6) befindet, ist das Fahrzeug eindeutig der Serie aus den Baujahren 1957/58 zuzuordnen. Die genannte Betriebsnummer, die aufgedruckt wurde, gehört in diese Bestellung der Bundesbahn.

Stärken und Schwächen

Zu beeindrucken wissen die vielen Details, die Märklin durch scharfe Gravuren oder Ansetzteile nachgebildet hat. Als Beispiele genannt seien die Typhone mit Dreiklang – die führerstandlose Seite des Steuerwagens muss darauf aber natürlich verzichten. Die (vorbildnah) recht einfachen Drehgestelle tauchen tief in die Schürze ein. Der geringfügig unterschiedliche Laufkreisdurchmesser der Räder zwischen ETA und ESA findet sich im Modell hingegen nicht wieder.



In der Detailansicht entdecken wir auch am ESA einige der vielen Details, die gesichtsprägend für diese Neuheit sind: Neben den Scheibenwischern und Sonnenblenden sind dies unter anderem das Horn auf dem Dach, die seitlichen Regenrinnen oder die (verkürzt nachgebildete) elektrische Kupplung auf der rechten Fahrzeugseite.

Wie beim Vorbild markant sind auch die Regenrinnen an den Dachkanten. Gravuren im Bereich der Klarsichtteile betreffen die Scheibenwischer. Ebenfalls dargestellt wurden die inneren Sonnenblenden oder auch die Ausstellfenster im oberen Seitenbereich der Fahrgasträume, hier auch durch eine Farbprägung korrekt hervorgehoben.



In der Theorie eine gute Idee waren die Schürze zum Anstecken und ein Tauschteil für die elektrische Kupplung,...

Innenseite des ESA (führerstandslose Seite) lässt sich diese Schürze überhaupt anstecken und erweist sich dort als nutzlos.

Unter den lobenswerten Details befindet sich aber auch eines, das es in sich hat, wie unser Test entlarvt hat: Für mehr Vorbildnähe hat Märklin dem ETA 150 auch eine ansteckbare Schürze spendiert.

Montiert werden soll sie gemäß Anleitung am Wagenboden nach Entfernen der Systemkupplung. Zugleich soll mit einer Pinzette die unter eingekürzte, elektrische Kupplung (bei der Aufsicht auf den Führerstand links montiert) abgezogen und gegen eine vollwertige Nachbildung getauscht werden.

So weit, so gut, wenn denn Theorie und Praxis nicht weit auseinanderklaffen. Am ETA passen die dicken Montagezapfen der Schürzen gar nicht in die zu kleinen Öffnungen am Wagenboden, beim ESA fallen sie an der Außenseite heraus. Nur an der



..., in der Praxis erweisen sie sich als Albtraum jedes Modellbauers: Die eher dick beschichtete denn lackierte Schürze passt nicht auf Antrieb, fällt in ihren Details gegenüber dem Modell deutlich ab und hinterlässt immer einen hässlichen wie vorbildwidrigen Spalt. Zu allem Überfluss lässt sich die elektrische Kupplung auch nur am führerstandslosen Ende des ESA überhaupt anstecken (und fällt kurz darauf wieder ab). An den anderen drei Fahrzeugenden war das zu tauschende Teil ab Werk gleich festgeklebt worden! Wir schütteln verständnislos den Kopf.

Zu begeistern weiß sie nicht, denn immer bleibt ein dicker Spalt sichtbar, weil die Schürze beim Vorbild Teil des Aufbaus ist, beim Modell aber am technisch getrennten Fahrwerk angesteckt werden muss. Unsere Musterteile sehen zudem wie tauchlackiert aus, womit das Nichtpassen auch eine Folge einer viel zu dicken Farbschichten sein kann.

Hinzukommt, dass die Bremsschläuche daran nur als graviertes Strich nachgebildet sind, die der Detaillierung dieses Modells nicht ansatzweise gerecht werden. Auch der schwarze Lack der Rahmenkante ist auf dem Ansetzteile nicht zu finden und lässt es wie einen Fremdkörper wirken. Die Bügelkupplung hat Märklin gleich ganz weggelassen.

Wer hier mehr Vorbildtreue erlangen will, der steht beim Spalt vor einer schier unlösbaren Aufgabe und kann sich zum Vervollständigen gleich Zurüstteile bei den einschlägigen Anbietern kaufen. Dafür ist der geforderte Kaufpreis unserer Meinung nach aber zu teuer. Im Sinne eines „ganz oder gar nicht“ plädieren wir hier deshalb für ein Weglassen solcher Teile, die Frust stiften, aber keinesfalls befriedigen können.



Auf eine Märklin-Stärke bleibt Verlass: Das Lackierbild ist beinahe perfekt und der Druck gehört zu den gewohnten Stärken. So lesen wir das Zuglaufschild ohne Hilfsmittel und mit der Lupe die Beheimatungsangaben wie auch Revisionsdaten.

Den Bock abgeschossen hat der Hersteller aber auch noch mit einem weiteren Fauxpas. Die als Tauschteile ebenso in einem Klarsichttütchen beiliegenden elektrischen Kupplungen sind winzig. Sie zu montieren, erfordert gute Augen und eine ruhige Hand, dazu eine Pinzette als Werkzeug.

Nur wenige Kunden werden sich daran wagen und dann vielleicht auch feststellen müssen, was wir erleben. Das Tauschteil fällt aus der dafür vorgesehenen Stelle gleich wieder heraus und findet gar keinen Halt. Auf der Gegenseite der Fahrzeughälfte scheint es den montierenden Mitarbeitenden im Werk wohl ebenso ergangen zu sein: Zu behelfen wussten sie sich nur, in dem sie diese Kupplung angeklebt haben.

So lässt sich das gemäß Anleitung doch abziehbare Teil nicht ohne Schäden entfernen, zumindest aus der Nähe sichtbare Klebeflecken kauft der Kunde wohl zumindest bei einem Teil der Modelle ungewollt mit.

Den Kunden ist hier kein Vorwurf zu machen. Das Modell ist bis hierher bestimmungsgemäß genutzt und bedient worden, die beschriebenen Eigenschaften werden zwar nicht in der Produktbeschreibung genannt, aber in der beiliegenden Anleitung explizit erläutert. Da diese Anleitung Teil des erworbenen Produkts ist, steht Märklin hier auch in der Pflicht.

Wie können solche Teile, die offenkundig nicht nach Plan funktionieren, ihren Weg bis zum Endkunden finden? Wenn sie entgegen eigener Dokumente schließlich doch fest angeklebt werden müssen, hätten Maßnahmen der Qualitätssicherung in einer langen Prozesskette dies doch aufdecken müssen und zu einer Änderung oder Nachbesserung führen müssen.



Ein optischer Pluspunkt ist die Inneneinrichtung von Führerstand und Fahrgastraum, die den einst mit braunem Kunststoff bezogenen Sitzen der 2. Klasse folgt. Hinweisen möchten wir auf die sichtbare Litzenverbindung zum Drehgestell: Diese ist beim Abnehmen des Gehäuses extrem abrissgefährdet!

In der Gesamtbewertung dieser Neuheit werden wir diesen Punkt zum Schluss noch einordnen müssen. Unser Fazit wird Sie, nachdem wir dies so ausführlich herausgestellt haben, gewiss überraschen. Schließen wir das Kapitel der optischen Wertung nun mit einem Lob für die Nachbildung der Inneneinrichtung.

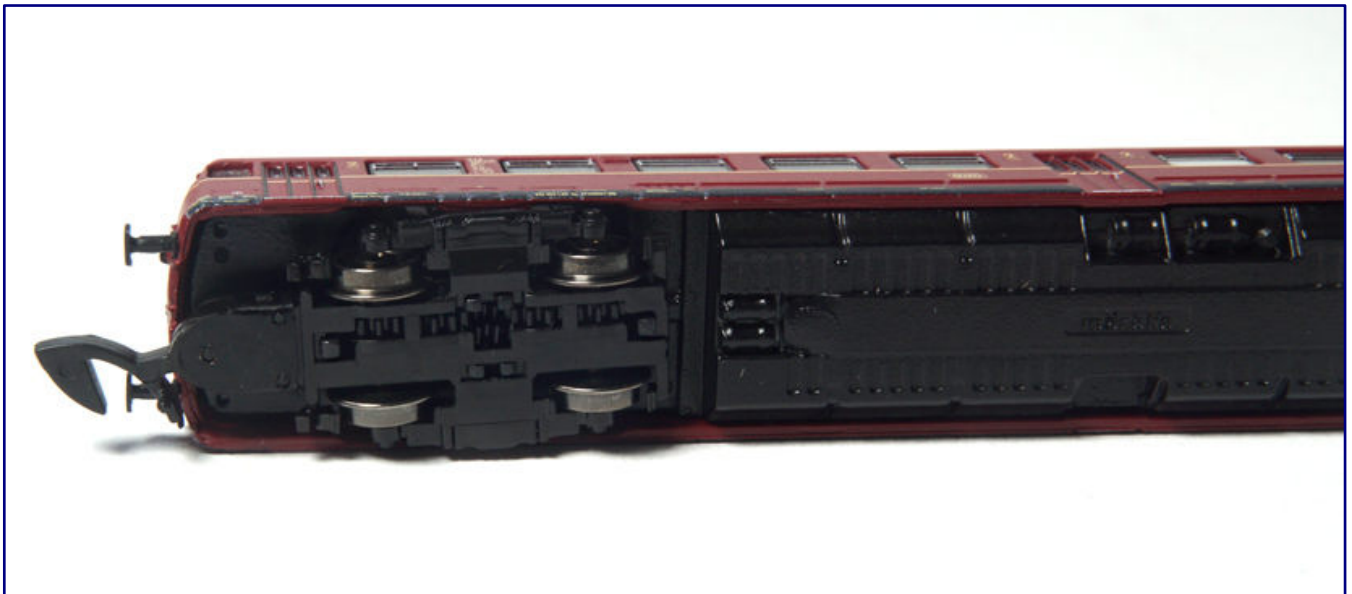
Deren brauner Farbton gibt den Eindruck der kunststoffbezogenen Sitzbänke in der 2. Klasse sehr treffend wieder. Märklin hat es verstanden, sowohl den Bereich der Führerstände als auch der Fahrgasträume ansprechend und sichtbar wiederzugeben.

Einfach war das nicht, denn im Motorwagen ist ja darunter auch noch der Antrieb zu verstecken. Das hat zur Folge, dass Figuren nur als Torso eingesetzt werden können, weil der Fußraum für sie fehlt. Deshalb bauen alle Teile des Antriebs so flach, dass die Durchsicht und eben auf dieses Innere gewahrt bleiben konnte. Vor einigen Jahren wäre das noch undenkbar gewesen – dies ist also die Innovation, an der die Clubmitglieder als Erste teilhaben dürfen.

Die technische Seite

Fast schon selbstredend präsentiert sich der Akkutriebwagen auf neuestem Stand der Technik im Hause Märklin. Angetrieben von einem Glockenankermotor und Kardanwellen sowie Zahnräder auf alle Achsen des ETA, besticht auch er mit weichem Lauf und guter Regelbarkeit.

Bei 0,5 Volt Gleisspannung setzt er sich sanft mit umgerechnet 1,4 km/h in Bewegung und überfährt damit im Test sicher auch schon Weichen. Hier profitiert er von der Stromabnahme über alle vier Achsen und gutem Kontakt, da die Drehgestelle ausreichend weit auseinanderliegen, um nie alle am selben Pol liegenden Räder auf einem stromlosen Stück zu haben.



Die Stromabnahme erfolgt von allen Rädern des Modells. Die Antriebszahnäder in den Drehgestellen des ETA sind leider offen und sammeln damit im Fahrbetrieb auch Staub von der Anlage auf. Im Wagenboden zwischen den Drehgestellen wäre aus unserer Sicht der ideale Ort für den Umstellschalter gewesen.

Zur Kontaktsicherheit trägt gewiss auch das ausreichende Eigengewicht bei, dass zwischen Motor- und Steuerwagen nur geringfügig abweicht. Beide besitzen nämlich ein Gussfahrwerk mit einem Aufbau aus Kunststoff. Aus Kunststoff, vermutlich POM, sind auch die von außen sichtbaren Zahnräder in den angetriebenen Drehgestellen.

Bei etwa 8,0 Volt erreicht das Modell die vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, die maximale Nennspannung von 10,0 Volt lässt es mit umgerechnet 140,0 km/h über die Trasse flitzen. Aus der umgerechneten Vorbildhöchstgeschwindigkeit beträgt der Auslauf bei einem Notstopp rund 58 mm. Das ist kein Rekordwert, sollte aber vor Entgleisungen hinreichend schützen.

Damit folgt die Getriebeauslegung auch erkennbar den übrigen Konstruktionen der jüngeren Vergangenheit: näher ans Vorbild und zugleich mehr Regelbarkeit und Kontrolle schaffen. Das wissen wir anzuerkennen.

Etwas enttäuscht uns an dieser Stelle die Beleuchtung des Zugs, da sie erst ab einer Spannung von etwa 2,4 Volt überhaupt sichtbar wird. Unser Fahrzeug setzt sich also erst gemächlich in Bewegung, um dann zeitversetzt auch seine vorgeschriebenen Signale (Spitzen- und Schlusslicht) zu zeigen.

Die Fahrgastraum- und Führerstandbeleuchtung, die wir hier sehr begrüßen, wird noch später erst bei 3,8 Volt aktiv. Da diese die gelungene Inneneinrichtung erst in Szene setzen kann, ist das sehr schade. Mit heutiger Elektronik sollte es ja machbar sein, zuerst die wartungsfreien LED und dann den Motor zu versorgen.



Wie eng es unter dem Gehäuse zugeht, verdeutlicht diese Aufnahme: Das Fahrwerk beherbergt den Antrieb, der vom Relief der Inneneinrichtung verdeckt wird. Im Dachbereich versteckt ist die Leiterplatte, die für das obere Spitzenlicht und die Innenraumbeleuchtung verantwortlich zeichnet.

Dass Märklin seinen Kunden gut zuhören möchte, belegen die Verantwortlichen auch mit einer weiteren Innovation. Immer wieder ist es schon eine fast philosophische Frage, ob eine Lok Schlusslichter braucht. Die einen verweisen auf eine allein fahrende Lok, die anderen auf abgeschaltetes Schlusslicht auf der Zugseite.

Bei einem Triebzug ist diese Gratwanderung noch schwieriger, denn der ETA 150 kann ja ebenso allein unterwegs sein wie auch den Steuerwagen oder auch einen Stückgutwagen mitführen. Als Lösung hat Märklin nun erstmals einen Schalter verbaut, mit dem die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung an einer Seite abgeschaltet werden kann.

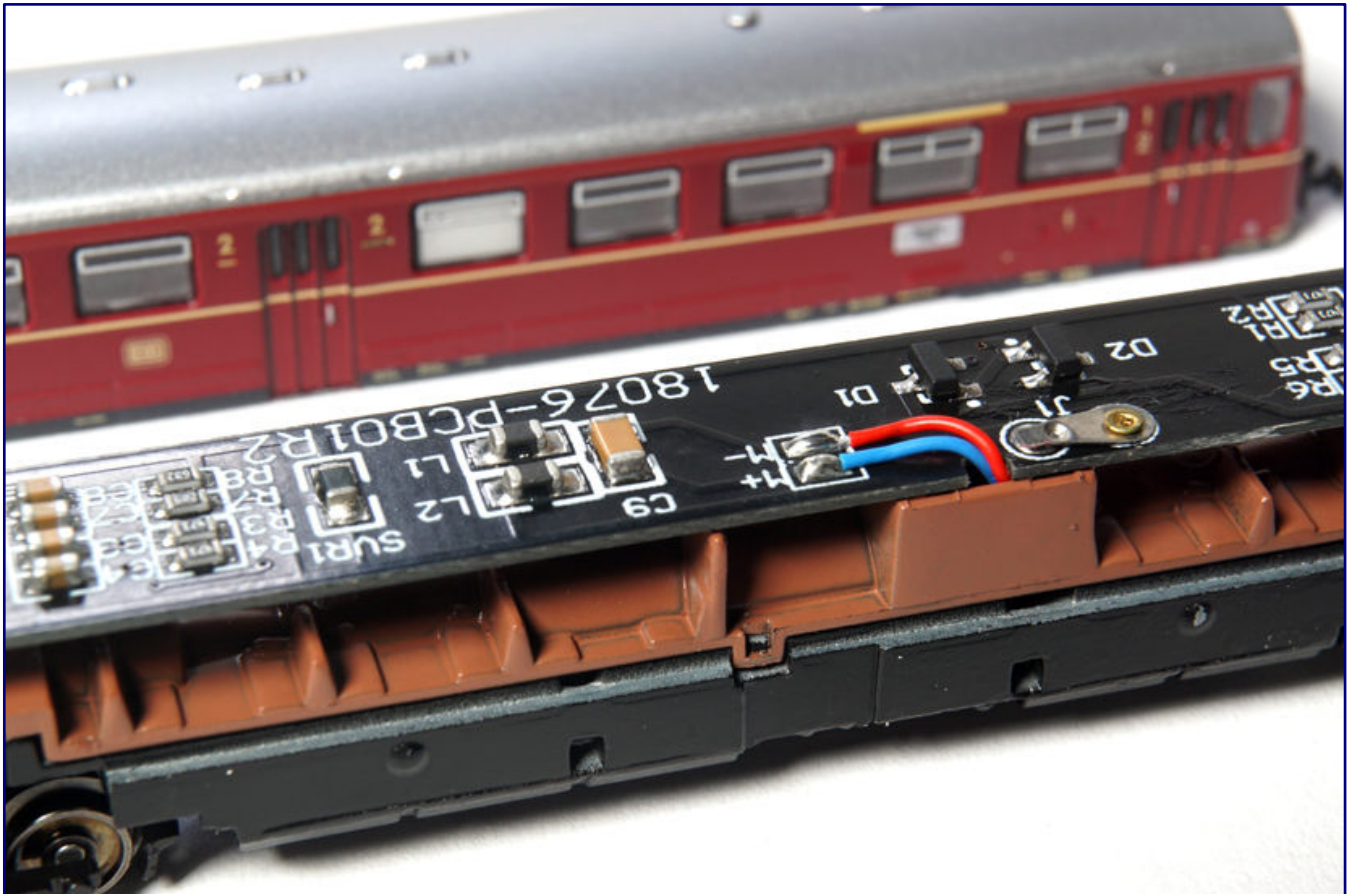
Ausgeführt ist dieser als Drehschalter, wie wir ihn von der Oberleitungsfunktion einer Ellok kennen, und platziert auf der Leiterplatte im Inneren. Um ihn zu erreichen, ist einfach nur das Gehäuse abzuziehen und die Schalterstellung zu verändern – so erläutert es die Anleitung.

Tatsächlich gestaltet sich diese Aufgabe erheblich schwieriger, denn das Gehäuse sitzt stramm auf dem Fahrwerk und lässt sich nicht abziehen. Auch ein seitliches Aufspreizen mit Hilfe eines Zahnstochers lockert seinen Sitz nicht.

Dann liegt es nahe, vorsichtig an einem Drehgestell zu ziehen, denn das ist der einzige Ansatzpunkt in Reichweite. Dumme Idee! Diese führt leider schnell und fast unweigerlich zu seinem Abriss, der dann die elektrische Verbindung in Form von Litzen miteinschließt.

Wir sind glücklich, das Gehäuse mit insgesamt vier Zahnstochern so weit gespreizt zu bekommen, dass wir den Schalter doch noch erreichen und das Dilemma erkennen dürfen, ohne diesen Schaden auch am Testexemplar herbeizuführen. Mahnen können wir hier nur zu großer Vorsicht und einem guten Überlegen, ob diese Abschaltfunktion wirklich genutzt werden soll.

Im weiteren Testverlauf stellen wir noch ein leichtes Flackern der Beleuchtung im Steuerwagen fest, sobald dieser aus seiner Richtung ausgelenkt wird. Es fällt also bei Weichenfahrten oder dem Einlaufen in Kurven auf. Sicher erklären lässt sich dieses Phänomen nicht, zumal es nicht von Anfang an aufgetreten ist. Wir halten es folglich für einen Einzelfall.



Neben den verschiedenen Bauteilen der Beleuchtung sehen wir rechts den aus Ellok-Modellen bekannten Drehschalter. Er dient dem Abschalten von Spitzen- und Schlusslicht an einem Fahrzeugende. Aus unserer Sicht gehört er als außenbedienbarer Schiebeschalter in den Fahrzeugboden.

Die Stromaufnahme birgt keine Überraschungen: Bei Trafostellung 100 nimmt der ETA lediglich 17 mA auf, bei 150 steigert sich dies auf 24 mA. Setzen wir ihn unter Volllast, bis die Räder durchdrehen, ermitteln wir 32 mA. Das sind akzeptable und gewohnte Messwerte der eingesetzten Motorengeneration.

Auch die Zugkraft von 4,0 Gramm in der Ebene und noch 3,5 Gramm in einer Steigung von 3 % liegen auf vergleichbarem Niveau anderer Modelle in derselben „Gewichtsklasse“. Das Vorbild war oft mit einem Steuerwagen unterwegs und hatte fallweise vielleicht einen Expressgut-, Post-, Kurs- oder Stückgutwagen zusätzlich am Haken.

Mehr als dreiteilig waren solche Kombinationen nicht, denn dafür hätte auch die geringe Motorleistung nicht ausgereicht und vor allem die Batteriekapazität den Aktionsradius zu sehr eingeschränkt. Mit dem Akkutyp 9TM450d waren nur rund 300 km Fahrtstrecke darstellbar. Deshalb ist die Zugkraft des Modells gegenüber der großen Vorlage mehr als ausreichend bemessen.

Schlussbetrachtung

Rechnen wir alle Testergebnisse unter dem Strich zusammen, kommen wir zu einem eindeutigen, aber vielleicht nicht auf Anhieb nachvollziehbaren Ergebnis: Der ETA 150 mit dem ESA 150 ist ein gelungenes und insgesamt gut abgestimmtes Modell geworden, dem eine lange Zukunft im Märklin-Sortiment beschieden sein sollte.

Empfehlen möchten wir, den Schalter fürs Schlusslicht in den Wagenboden zu legen und von außen erreichbar zu machen. Das schützt den Kunden vor Schäden an seinem Modell, weil er für andere Zwecke das „Hütchen“ kaum abziehen wird.

Die Idee der ansteckbaren Schürze und tauschbarer, elektrischer Kupplung überzeugt uns (in dieser Form) nicht und erweist sich als Frust- und zusätzlicher Risikofaktor, zumal auch das Wiederansetzen der Systemkupplung eine weitere Herausforderung ist. Hier plädieren wir klar dafür, diese Teile ersatzlos wegzulassen.



Szenenwechsel zur Balkanbahn: Eine Einheit aus ETA 150 und ESA 150 ist auf der im Volksmund so bezeichneten Strecke im Bergischen Land unterwegs.

Grund dafür ist, dass die beigelegten Teile keinen optischen Zugewinn bringen und an dieser Stelle genauso weit weg vom Vorbild bleiben wie die werksseitig angebrachte Systemkupplung. Die Neuheit sieht ohne die Tauschteile sogar besser aus. Die einzigen beiden, für sich durchaus gravierenden Kritikpunkte sind also vergleichsweise leicht abzustellen und sollen daher nicht allzu schwer für unser Urteil wiegen.

Und so überwiegen die klaren Stärken dieses Modells: Die große Herausforderung, einen Antrieb so zu konstruieren, dass die Fenster klar und durchsichtig gestaltet werden können, hat Märklin erfolgreich



Der Aufenthalt dieser Garnitur am Haltepunkt Grund gibt uns die Chance, einen abschließenden Blick auf das äußerlich gut gelungene, aber eben leider auch mit einigen Mängeln behaftete Märklin-Modell zu werfen.

bewerkstelligt. Darüber hinaus ließ sich sogar eine Inneneinrichtung unterbringen, die von außen nicht als Relief zu erkennen ist.

Auch die Innenbeleuchtung war in diesem Zusammenhang ein guter Schachzug. Folgt der Hersteller bei künftigen Auflagen unserem Vorschlag, den Schalter zu verlegen, löst er vielleicht das Problem mit der Einschaltspannung für die Beleuchtung gleich mit. Und dann hätten wir ein beinahe perfektes Modell vor uns stehen.

Viele Details, die saubere Lackierung und vor allem die in ihrem Umfang noch mal gesteigerte Bedruckungsqualität machen für unsere Bewertung den Unterschied aus, die uns dazu führt, dieses Duo für die Neuerscheinungen des Jahres 2024 in der Kategorie Lokomotiven zu nominieren.

Unser Fazit lässt sich wie folgt nicht treffender formulieren: Auspacken, aufgleisen und fahrend Freude haben! Diese doch gelungene Neuheit beweist trotz einiger Fehler den hohen Stellenwert und Anspruch, den Märklin seiner kleinsten Spurweite heute zumisst.

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

Der ETA 150 und seine Vorgänger Auf dem Weg zum Akkublitz

Dem Beschaffen des ETA 150 ab 1954 ging ein dreijähriger Prozess voraus, der auf den Erfahrungen mit den ab 1907 in Preußen in Dienst gestellten Wittfeld-Triebwagen aufbaute. Weitere Betriebserfahrungen mit einem modernen Fahrzeug sammelte die DB mit der „Limburger Zigarre“. Sie führten zu einer Renaissance dieser Antriebsart, die heute wieder aktueller denn je erscheint.

Mit den ab 1907 von den preußisch-hessischen Staatsbahnen beschafften Akkumulatortriebwagen der Bauart Wittfeld lagen jahrzehntelange, gute Erfahrungen vor, als die DB sich schon kurz nach ihrer Gründung Gedanken über einen modernen Nachfolger zu machen begann.

Gesucht war ein Fahrzeug mit niedrigem Energieverbrauch, was für den elektrischen Antrieb sprach. Doch mit Oberleitung ausgerüstete Hauptstrecken befanden sich ausschließlich in Bayern und Baden-Württemberg, auf Nebenbahnen war der Fahrdrat noch nicht vorgedrungen. Genau hier lag die Stärke der Wittfeld-Triebwagen, die ihren Fahrstrom in Bleiakkus gespeichert mitführten.



Seit 1907 waren die Wittfeld-Akkutriebwagen in Preußen im Einsatz. ETA 177 101 macht sich im Februar 1963 auf seine letzten Tage im Bauzugdienst bei den Elektrifizierungsarbeiten im Tal der Wupper nützlich. Foto: Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung

Für diese Fahrzeugart sprach auch, dass sie keinen Loksuppen zum Abstellen brauchten und geringe Wartungskosten versprachen. Besonders im Winterhalbjahr konnten sie auch nach Betriebspausen deutlich schneller als andere zeitgenössische Fahrzeuge wieder in Betrieb gesetzt werden.

Nachteilig beim Einsatz von Akku-Fahrzeugen war das Erfordernis einer ausreichenden Anzahl an Ladeeinrichtungen. Diese mussten mindestens in den Betriebswerken vorhanden sein, bei nicht ausreichender Kapazität auf Steigungsstrecken wegen des höheren Energiebedarfs auch an Wendebahnhöfen. Die Bundesbahn richtete ihre Pläne daran aus.

weiter auf Seite 19



Um eine AW-Probefahrt von ESA 150 037 (Bww Bremen Hbf) und ETA 177 110 (Bww Kassel Hbf) dürfte es sich bei dieser Aufnahme vom Fuldaer bei Friedlos am 8. Juni 1957 handeln (Bild oben). Der ETA 177 110 war mit einer neuen Steuerung versehen worden, die den Betrieb mit einem ESA ermöglichte. Foto: Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung.

Im Aw Limburg wurden am 1. Oktober 1983 die beiden restaurierten ETA 176 001 und 515 001-6 präsentiert (Bild unten). Während ETA 176 001 in den Bestand des DB-Museums Nürnberg übernommen wurde, wurde der 515 später verschrottet. Foto: A. Wagner, Eisenbahnstiftung



ETA 150 533

Vorsichtig verschieben

440 Volt
en darf nur am Schluß
Zuges eingestellt werden

Batterie 201

Foto auf Seite 18:

Die Stirnansicht von ETA 150 533 erlaubt einen Abgleich mit dem vorbildfernen Eindruck der Schürze am Modell (Foto auf Seite 8) und unterstreicht unser Urteil. Foto: Sammlung Petkelis

Erstes Ergebnis all dieser Überlegungen waren die Prototypen der Baureihe ETA 176, bekannt geworden als „Limburger Zigarre“, die sich gleichermaßen bewährten und nach Auswerten der Ergebnisse von Messungen und Betriebserfahrungen für ein Serienfahrzeug sprachen. Acht Triebwagen dieser Baureihe, die mit einer hohen Anfahrbeschleunigung auf sich aufmerksam machten, wurden zwischen 1952 und 1954 beschafft.

Trotzdem kam es nicht zum Bestellen weiterer Einheiten dieser Baureihe, sondern die Bundesbahn forderte einen neuen Triebwagen, der zwar auf dem erfolgreich erprobten Konzept aufbauen, aber weniger aufwändig herzustellen sein sollte.



Akku-Triebwagen-Parade der Baureihe ETA 150 des Bw Recklinghausen im verschneiten Januar 1965. Foto: Willi Marotz, Eisenbahnstiftung

Dies führte zu den zwei Vorserienfahrzeugen ETA 150 001 und 002, die im Juli 1954 geliefert wurden. Recht schnell war die DB von den beiden Prototypen überzeugt und leitete eine Serienbeschaffung ein. Für diese ab 1955 gefertigten Exemplare wurde der Stirnfensterbereich überarbeitet und es entfiel die umlaufende Zierleiste unter den Fenstern, die noch an die Uerdinger Schienenbusse angelehnt war.

Bis 1965 wuchs der Bestand auf 232 Triebwagen (ETA) und 216 Steuerwagen (ESA). Während die Steuerwagen untereinander weitgehend gleich ausgeführt waren, verteilten sich die Motorwagen auf verschiedene Varianten und Serien:

- ETA 150 001 – 018
3. Klasse (nach der Klassenreform 2. Klasse), Batteriekapazität 352 kWh
- ETA 150 019 – 033
3. Klasse (nach der Klassenreform 2. Klasse), Batteriekapazität 390 kWh
- ETA 150 101 – 138
1. und 2. Klasse, Batteriekapazität 390 kWh

- ETA 150 501 – 627
1. und 2. Klasse, Batteriekapazität 520 kWh
- ETA 150 628 – 651 (letzte Lieferung)
1. und 2. Klasse, Batteriekapazität 564 kWh
- ETA 150 652 – 661
1. und 2. Klasse, Batteriekapazität 548 kWh

Die 216 Steuerwagen unterschieden sich nur in der Zahl der Sitze pro Reihe und damit der Gesamtkapazität: ESA 150 001 bis 020 hatte eine 2+3-Bestuhlung (92 Sitzplätze), während ESA 150 021 bis 216 dank 2+2-Bestuhlung mehr Bewegungsfreiheit und Komfort boten (74 Sitzplätze).

Beim ETA wurden die einzelnen Serien vor allem nach ihrer Batteriekapazität und damit Reichweite, aber auch nach der Klassenaufteilung (Anzahl der Sitzplätze in der 1. Klasse und deren Anordnung im Fahrzeug) unterschieden.

Die größten Unterschiede liegen folglich in der Aufteilung der Innenräume, die, von einer Variante abgesehen, durchweg als Großraum ausgeführt waren. Erhielten die Sitze der 1. Klasse Veloursbezüge, präsentierte sich die 2. Klasse mit braunen Kunststoffbezügen für damalige Verhältnisse auch schon außerordentlich komfortabel.



Ansturm der Fahrgäste auf den ETA 150 615 nach Dortmund-Martens Süd, der am 24. August 1965 in Unna eingetroffen ist und hier wendet. Links steht 78 234. Foto: Willi Marotz, Eisenbahnstiftung

Der ETA 150 war symmetrisch konzipiert: Rechts und links vom zentralen Mitteleinstieg befanden sich zwei Fahrgasträume. Auf der Seite 1 befand sich ein WC, an das der Gepäckraum angrenzte. Hier erhielten die Fahrzeuge der Unterbauarten ETA 150⁵ und 150⁶ eine vier- statt nur dreiflügelige Falttür, um Koffer und sperriges Gut leichter ins Innere zu befördern.

Wie dadurch schon anklingt, befanden sich auch an den Enden Einstiegstüren. Sie führten in die Fahrgasträume, die untereinander durch Dreh- oder Schiebetüren getrennt waren. Die beiden Führerstände waren räumlich nicht von den Einstiegsbereichen getrennt, die Steuerwagen besaßen nur an einem Ende einen Führerstand. Ab ETA 150 561 wurde zudem ein höheres Dach mit stärkerer Rundung verbaut, das sie nun 21 mm höher machte.

Laufruhiger Akkublitz

Mit 232 Exemplaren und über das ganze Land verbreiteten Heimatdienststellen lässt sich durchaus behaupten, dass der ETA 150 bei der Deutschen Bundesbahn sehr verbreitet war. Die von dieser Baureihe (ab 1968 mit 515 bezeichnet; Steuerwagen 815) beschaffte Stückzahl übertraf auch die der Wittfeld-Triebwagen und machte sie zu dem typischen Vertreter dieser Traktionsart.

Fahrgäste schätzten ihn wegen des gebotenen Fahrkomforts, denn die Laufruhe übertraf wegen der Drehgestelle und höheren Eigengewichts die des etwa zeitgleich beschafften Uerdinger Schienenbusses deutlich. Auch der ETA / ESA 150 befuhr schließlich Haupt- und Nebenstrecken, hatte also ein zumindest teilweise überschneidendes Einsatzgebiet.



Der im Mai 1955 von O&K in Berlin-Spandau ausgelieferte ETA 150 003 war der erste Serientriebwagen dieser Baureihe (noch ohne drittes Spitzenlicht). Vor seinem Einsatz beim Bw Basel Bad Bf absolvierte er am 14. Mai 1955 seine Abnahmefahrt in Limburg/Lahn. Den Fahrgästen bot sich mit diesen Fahrzeugen ein völlig neuer Komfort. Foto: A. Dormann, Slg. W. Löckel (Eisenbahnstiftung)

Im direkten Vergleich war er wegen der elektrischen Motoren auch leiser, wobei ihm das typische Geräusch der Tatzlagermotoren schnell den Spitznamen „Heulboje“ einbrachte. In seiner späteren Lackierung erinnerte er einige Zeitgenossen damit auch an „Biene Maja“.

Spitznamen müssen nicht immer despektierlich sein und waren es hier gewiss auch nicht. Weitere Namen, unter denen der Akkutriebzug bekannt werden sollte, griffen Eigenschaften wie das schnelle Beschleunigen oder die zeitgenössischen Bleibatterien auf: Akkublitz, Säurekübel, Steckdosen-Intercity und Taschenlampen-Express sind hier die gängigsten Bezeichnungen.



Am selben Tag wie das Foto auf Seite 21 entstand auch diese Aufnahme der Inneneinrichtung von ETA 150 003. Noch ist er als 3. Klasse, der früheren „Holzklasse“, deklariert, wie die Ziffer über der Durchgangstür verrät. Foto: A. Dormann, Slg. W. Löckel (Eisenbahnstiftung)

Besonders bei den Eisenbahnern selbst wurde die Baureihe 515 in ihren letzten Betriebsjahren auch als „Hängebauschwein“ bekannt. Damit spielten sie auf das Durchhängen des Rahmens im mittleren Bereich an, der von den schweren Akkumulatoren verursacht wurde und nicht mehr zu übersehen war.

Dieses Durchhängen war eine unvermeidbare Folge der Konstruktion und ließe sich durchaus auch als Konstruktionsfehler bezeichnen. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass ein Eisenbahnfahrzeug für eine Einsatzzeit von dreißig Jahren konzipiert wird und die Vorbilder hier bis zu zehn Jahre länger genutzt wurden.

Waren bei den preußischen Wittfeld-Akkumulatortriebwagen die Stromspeicher noch in den markanten Vorbauten untergebracht, die sich auf gleich zwei Achsen stützten, lagen die Batterien nun unter dem Rahmen in der Wagenkastenmitte – also dem schwächsten Punkt. Diese ungünstige Gewichtsverteilung, die sich nicht vollständig auf die Drehgestelle ableiten ließ, war der Schwachpunkt des Erfolgsmodells.

Forciert wurde dies auch dadurch, dass rund alle vier Jahre ein Batteriewechsel anstand, weil die Bleiplatten abgezehrt waren. Die Akkus stammten von der Hagener Firma Varta und waren nur gemietet, weshalb auch die erhaltenen Fahrzeuge mangels Stromspender heute nicht mehr einsatzbereit sind.

Bei einem Tausch wurde stets die neueste Batteriegeneration verbaut, womit auch die Kapazität der älteren Fahrzeuge stieg. Ab 1965 wurden solche mit 603 kWh verwendet, die auch den gespeicherten Strom aller Bauserien bei deren Dienstaufnahme überstieg.

Ein Pluspunkt der Baureihe 515 / 815 war deren Ausstattung mit vollwertigen Zug- und Stoßvorrichtungen, also Schraubenkupplung und Regelpuffern. So ließen sich die Steuerwagen fallweise auch an einen der Wittfeld-Triebwagen anhängen, wie es bildlich mindestens aus der BD Wuppertal belegt ist.



Der ETA 150 121 stammt aus derselben Serie wie die Vorlage zum Märklin-Modell und war ebenfalls in Limburg (Lahn) beheimatet. Am 2. September 1966 wurde er auf seiner Stammstrecke vermutlich im Bahnhof Obernhof an der Lahn aufgenommen. Foto: Alan Brack, Eisenbahnstiftung

Aber auch ein Express- oder Stückgutwagen ließ sich mitbefördern, ebenso ein Postwagen, wozu wir bislang aber keine Bilddokumentation finden konnten. Dennoch scheint die Bundesbahn diese Option sehr hoch eingeschätzt zu haben, denn bei den Dieseltriebwagen der Baureihe 628, die faktisch eine Nachfolge antraten, wechselte sie auch schnell von einer Scharfenberg- zur Regelpkupplung.

Der Einsatz des ETA 150

Wie schon angeklungen ist, empfahlen sich die neuen Triebwagen besonders für einen Einsatz auf Flachlandstrecken. Steigungsstrecken ließen den Stromverbrauch deutlich steigen und verkürzten die Reichweite, besonders bei angehängtem Steuerwagen und möglichen Güterwagen.

Zu einer Hochburg der Baureihe 515 / 815 entwickelte sich das Bw Wanne-Eickel im Herzen des Ruhrgebiets, wo auch die allerletzten Exemplare zu Hause waren. Von dort erreichten sie auch Wuppertal und damit das Bergische Land. Dies stellt eher eine Ausnahme dar und verweist zugleich auf die gute Infrastruktur, sprich die Zahl an Ladestellen. Ergänzend genannt seien aber auch die Aartalbahn und die Innerstetalbahn (Harz).

Ansonsten waren neben dem Ruhrgebiet Schleswig-Holstein, Teile von Niedersachsen und Rheinland-Pfalz, Bremen, Südhessen und Südbaden die wichtigsten Einsatzschwerpunkte. Auch in Bayern (Schwaben und Franken) sowie Nordfriesland fanden sich durchaus wichtige Einsatzgebiete – die Züge waren also ein „bundesweites Phänomen“.

weiter auf Seite 25



Bild oben:

ETA 150 580 war 1965 in Hildesheim beheimatet und zeigt sich hier im Bahnhof seiner Heimatstadt. Auf dem Inselbahnsteig werden noch die verbliebenen Bauten abgerissen, nachdem das Empfangsbeäude bereits 1961 im sachlichen Stil neu erbaut wurde. Foto: Dieter Höltge, Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Bei Wuppertal-Nächstebreck kommt ETA 150 139 (Bw Düsseldorf Hbf) am 28. August 1965 als P 4078 (Hattingen – Wuppertal-Oberbarmen – Wuppertal-Vohwinkel) angerollt, der an Samstagen nicht als lokbespannter Zug mit einer Vohwinkler Tenderdampflok der Baureihe 78 verkehrte. Foto: Helmut Dahlhaus, Eisenbahnstiftung

Deutlich wird das an Zahl und Namen der Heimatbetriebswerke (Bw und Bww): Aachen, Augsburg, Basel Bad, Braunschweig, Bremen, Buchloe, Düren, Düsseldorf, Haltingen, Hameln, Hildesheim, Husum, Kassel, Kiel, Limburg, Ludwigshafen (2 Exemplare 1955/56), Mainz, Mönchengladbach, München Ost, Neumünster, Nördlingen, Oberlahnstein, Recklinghausen, Rheine, Worms (wichtigste Heimat für Südwestdeutschland) und eben Wanne-Eickel.

Zwischen 1978 und 1988 kamen sie sogar auf der Relation Aachen – Maastricht und damit grenzüberschreitend zum Einsatz. Dafür erhielten die dort eingesetzten Fahrzeuge des Bw Düren auch Innenbeschriftungen in niederländischer Sprache. Der Einsatz endete 1995 bei der Deutschen Bahn AG im Bw Wanne-Eickel, von wo die letzten vier Vertreter auf der „Nokia-Bahn“ (heute Glückauf-Bahn) für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) fuhren.



515 590-8 des Bw Augsburg war einer von nur sieben Triebzügen mit umlaufender, blauer Bauchbinde. Am 21. August 1976 ist er zusammen mit dem roten 515 581-7 von seiner Heimatstadt aus in Richtung Weilheim unterwegs. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Der lange Einsatzzeitraum brachte es mit sich, dass die Akkublitzte auch mehrfach ihr Gewand wechselten. Ihren Betrieb nahmen Sie alle in der Grundfarbe RAL 3004 Purpurrot auf, das Dach war nach RAL 9006 Weißaluminium lackiert, während Rahmen und Drehgestelle RAL 9005 Tiefschwarz zeigte.

Die Zierlinie wechselte im Zeitverlauf ihre Farbe von Sandgelb zu Beige, nur die beiden Prototypen trugen ursprünglich Zierleisten in Weißaluminium. Markanter war aber der Wechsel bei der Dachfarbe zu RAL 7015 Umbragrau, das sich weniger schmutzempfindlich zeigte.

Nicht einheitlich zeigte sich der Wechsel zum neuen Farbkonzept RAL 5020 Ozeanblau / RAL 1014 Elfenbein, der bei dieser Baureihe ab 1975 um sich griff. Nachdem sieben 515 und zwei 815 mit dem neuen Anstrich versehen waren, verfügte die DB eine Modifikation: Die elfenbeinfarbene Fläche wurde nun an den Fronten bis nahe der Pufferbohle heruntergezogen.

So umlief die blaue Buchbinde nicht mehr in voller Breite die Front, sondern wechselte zu einem schmalen Streifen unterhalb der Laternen. Die Stirnansicht der so umlackierten Exemplare zeigte eine

fast ausschließlich elfenbeinfarbene Front. Auch die Schürze wechselte schnell ihre Farbe: Wie auch bei den Reisezugwagen wich das RAL 9005 Tiefschwarz dem Ozeanblau. An der Position der vorherigen Trennkante wurde ein elfenbeinfarbener Zierstreifen ergänzt.



515 009-9 ist am 28. April 1979 zusammen mit 815 704-2 (beide Bw Augsburg) als P 5811 nach Schongau unterwegs. Der Motorwagen trägt den endgültigen Anstrich nach dem Farbkonzept Ozeanblau / Elfenbein, während der Steuerwagen noch die Ursprungslackierung trägt, aber längst ein umbragraues Dach erhalten hat. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Die 1986 eingeführten Produktfarben erhielten nur noch vier Fahrzeuge. Der damals in Bochum ansässige Hersteller Nokia finanzierte 1993/94 die Neulackierung der Züge, die vor seiner Haustür verkehrten und Bedienstete zum Werk beförderten.

Daraus leitete sich auch der schon erwähnte Name „Nokia-Bahn“ (Bochum – Gelsenkirchen) ab. Als Gegenleistung erhielt Nokia Werbeaufschriften auf den Seitenwänden der in Lichtgrau / Minttürkis mit pastelltürkisfarbenem Trennstreifen lackierten Wagen. Kaum ein Jahr später hatten auch diese Sonderlinge endgültig bei der privatisierten DB ausgedient.

Bereits 1990 erlebte der 515 505-9 seinen Umbau zum antriebslosen Stromschienen-Enteisungswagen (neue Fahrzeugnummer 732 001-3) für die S-Bahn Hamburg. Zwei weitere Exemplare gingen an die Privatbahn Regentalbahn, die die Fahrzeuge auf dieselektrischen Antrieb umbaute (Baureihe VT 515-U). Zu weiteren Umbauten kam es nicht, weil mit dem Regio-Shuttle RS1 inzwischen ein geeigneter Leichtbautriebwagen als Neufahrzeug zur Auswahl stand.

Mangels Wartungs- und Einsatzmöglichkeiten blieben nur wenige „Taschenlampen“ - diese Bezeichnung verweist auf das aus Akkus gespeiste Licht an der Front und die gestreckte Form des Wagenkastens – museal erhalten.

Der 515 556-9 stand für das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen noch eine kurze Zeit im Dienst, bevor er schließlich endgültig abgestellt wurde. Heute präsentiert er sich restauriert in seiner purpurroten Ursprungsfarbe, während der ebenfalls dort erhaltene Steuerwagen 815 672-1 seinen letzten Betriebszustand beibehielt. Auch der 515 011-5 des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen zeigt sich aufgearbeitet, ist aber mangels Akkus ebenfalls nicht betriebsfähig.

Mit ihnen war das Kapitel der Akkumulatortriebwagen bei der Bundesbahn endgültig abgeschlossen und auch bei der Deutschen Bahn sieht es derzeit nicht nach einer Renaissance aus. Und dennoch ist die Idee eines Speichertriebwagens aktueller denn je.



463 046-3 der S-Bahn Rhein-Neckar, ein Hybridzug aus der Siemens Mireo-Familie, ist am 8. Februar 2023 als ST 57389 auf Probefahrt (Wiesbaden - Minden) in Wuppertal-Sonnborn angekommen. Er soll am Schluss dieses Beitrags die derzeitige Renaissance der Speichertriebzüge symbolisieren. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Die Idee von einem emissionslosen Antrieb hat zuletzt wieder kräftigen Aufwind erfahren. Neben Brennstoffzellen auf Wasserstoffbasis laufen weitere Praxisversuche mit modernen Akkumulatortriebzügen.

Ihr wesentlicher Unterschied zu den Pionieren dieser Traktionsform und auch der Baureihe 515 sind moderne Energiespeicher auf Basis von Lithion-Ionen-Technologie, die neben deutlich geringerem Gewicht auch eine vielfach höhere Speicherkapazität ermöglichen.

Zudem sollen sie auf stationäre Ladeeinrichtungen verzichten können und den Strom auf Oberleitungsabschnitten aus dem Fahrdrabt entnehmen und speichern. Das verweist auch auf die Schnelllademöglichkeiten, die siebzig Jahre zuvor ebenso undenkbar waren. Wohin uns das führen kann und wird, bleibt bis dahin abzuwarten.

Umfangreiche Vorbild-Fotosammlung:
<https://eisenbahnstiftung.de/bildergalerie>

Faszination Modellbau

**ECHTDAMPF
HALLENTREFFEN**

**INTERNATIONALE
MODELLBAHN
AUSSTELLUNG**

1. – 3. NOVEMBER 2024



Willkommen zu Europas beliebtestem Modellbau-Event! • Das Highlight der Branche aller Modellbausparten • Namhafte Hersteller • spezialisierte Kleinserienhersteller • ausgewählte Fachhändler • Indoor- und Outdoor-Flugschau • FPV Drone Championship • German Open RC-Car Masters • spektakuläre Truck-Parcours • Schiffsmodellbau mit großem Wasserbecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • Know-how im Modellbau- und Modellbahn-Forum • u.v.m.

Internationale Leitmesse für Modellbahnen und Modellbau

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:

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



WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE

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

Ein neues Gebäude entsteht
Auf keinen Fall papierlos!

Der Papiermodellbau ist ein eigener und auch beliebter Bereich innerhalb und auch außerhalb der Modellbahn. Mit Ausnahme von den auf Messen und Ausstellungen gezeigten Werken, die in dieser Technik entstehen, haben wir uns hier aber noch nie gezielt mit ihm befasst. Heute möchten wir ihn unseren Lesern anhand eines Herpa-Bausatzes näherbringen.

Es soll nicht despektierlich klingen, wenn wir im Folgenden von Papiermodellbau sprechen. Schließlich verwenden auch die Bausatzanbieter meistens das Wort Kartonmodellbau. Wir möchten zwischen den einzelnen Werkstoffen und genutzten Techniken einfach eine klare Abgrenzung schaffen.



Anhand des Herpa-Bausatzes „Airport Tower“ (Art.-Nr. 573061) möchten wir heute die Techniken und Vorzüge des Papiermodellbaus vorstellen.

Unter Kartonmodellbau verstehen wir das Bauen mit durchgefärbten Hartkartonplatten, die hoch verdichtet und sehr stabil sind, mit der Lichtschneidetechnik (Laser) zu Bausätzen gewandelt werden und an Trennstellen aus Bögen gelöst werden.

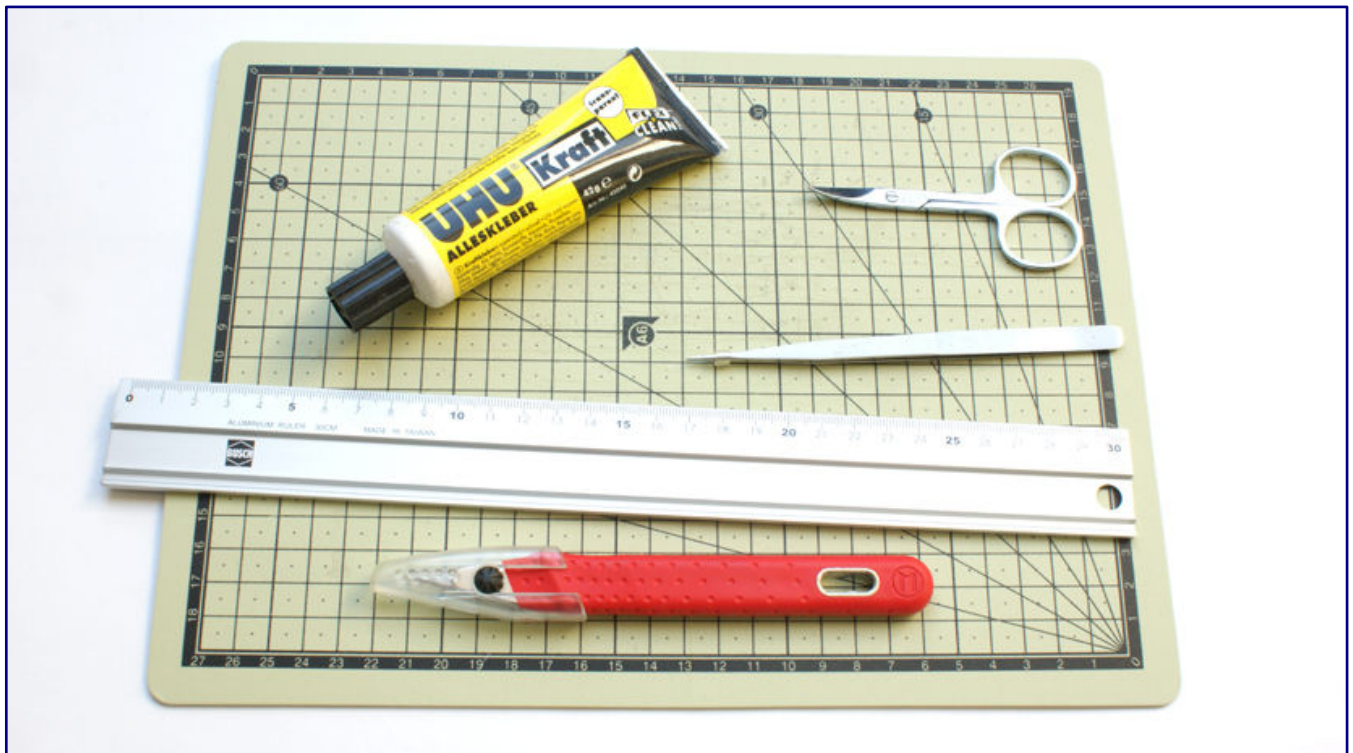
Was wir hingegen als Papiermodellbau bezeichnen, meint kein gewöhnliches Drucker- oder Kopierpapier, sondern ein etwas stärkeres Material mit Dicke und Festigkeit einer Postkarte. Wie diese hat es durch das Bleichen eine weiße Grundfarbe und wird farbig bedruckt.

Das Ausschneiden ist vollständig dem Kunden überlassen, der sich an Markierungen und Linien orientiert. Wo mehr Stabilität erforderlich ist, können Teile durch Aufeinanderkleben mehrerer Schichten („Aufdoppeln“) an Stärke gewinnen.

Wir sprechen also von sehr unterschiedlichen Materialeigenschaften, Einsatzmöglichkeiten, Bau-techniken wie auch unterschiedlichen Klebstoffen: Kommt beim Kartonmodellbau ein Dispersionskleber (Leim auf Wasserbasis) zum Einsatz, ist hier ein Alleskleber auf Lösemittelbasis gefragt.

Sie sehen, die Begriffsunterscheidung dient keiner Wertung, sondern lediglich der korrekten Beschreibung, was genau hier gemeint ist. In der Vergangenheit haben wir uns häufig mit Hartkartonbausätzen von Archistories, Märklin, MBZ, MKB, Modellbau Laffont und Noch beschäftigt.

Heute ist der diesjährige Jubilar Herpa an der Reihe, wo im Flugzeugangebot auch bisweilen Angebote für das Ausgestalten von Dioramen auftauchen. Anlass waren die als „Herpa Scenics“ klassifizierten, neuen Vorfeld-/Tower-Bodenplatten (Art.-Nr. 558969-001). Die Nummernnummererweiterung 001 zeigt hier an, dass es dieses Produkt bereits gab und es nun geringfügig modifiziert wurde.



Zusammengelegt sind hier die wichtigsten Werkzeuge und Hilfsmittel für den Papiermodellbau. Ergänzend können noch ein Geodreieck sowie flache Gewichte beim Bauen helfen.

Diese Modifikation liegt in einem Gebäude begründet, das darauf aufgestellt werden kann. Es handelt sich um den Kontrollturm für die Fluglotsen (Airport Tower), der zeitgleich in einer moderneren und heute üblichen Form neu aufgelegt wurde, wie er an immer mehr Flughäfen zu finden ist.

Dieser Bausatz (573061) ist wieder als Papierbausatz konzipiert und kann seinen Kunden daher recht preisgünstig angeboten werden. Darin liegt auch die große Stärke dieses Materials und der gewählten Herstellungsweise, fordert vom Modellbauer aber zugleich auch gewisse Fertigkeiten und Fingerspitzengefühl.

Dank einer ausführlichen und guten Anleitung, die mit viel Text und sehr wenig Bildern arbeitet, gelingt das Vorhaben aber sicher – vorausgesetzt, der Käufer nimmt sich vor der Arbeit die Zeit zum Lesen und Verstehen!

Die wichtigsten Kniffe und Hinweise möchten wir nun in einem Baubericht wiedergeben und für diese Technik werben. Das Ergebnis spricht für sich und verdient es auch, auf der Modellbahn in die Planungen einbezogen zu werden. Zuvor sollten jedoch klare Präferenzen geschaffen werden und Papiergebäude nicht willkürlich mit Gebäuden aus den anderen Herstellungsweisen gemischt werden.

Wir haben uns deshalb für ein Flughafengebäude entschieden, weil wir keine Anlage oder Diorama haben, auf dem wir ein anderes Haus gleichermaßen wirksam hätten aufstellen können. Das Vorfeld eines Flughafens in unserem Maßstab schien uns sehr geeignet, die gewünschte Wirkweise zu demonstrieren und zu transportieren.



Der Bausatz wird in einem transparenten Verschlussbeutel geliefert. Nach der Entnahme liegen der Umschlagbogen mit Produktfotos, Artikelnummer und Bezeichnung vor uns, darin eingeschlagen die bedruckten Bausatzbögen, und die Anleitung mit viel Text und einigen aufschlussreichen Abbildungen (rechts im Bild).

Vorstudium und Techniken

Immer macht es Sinn, eine Anleitung gut durchzulesen, bevor wir uns an ein neues Bauprojekt wagen. Dies gilt besonders dann, wenn zum ersten Mal mit einer neuen Bauweise gearbeitet wird. Herpa hat sich an dieser Stelle viel Mühe gegeben und bietet dem Käufer viele Informationen, bevor es wirklich losgeht.

So erfahren wir auch gleich etwas über die Vorlage zum Modell: Wiedergegeben wird ein moderner Kontrollturm, in dem nur ein Teil der Fluglotsen in der Kanzel zu finden ist. Unterhalb ist die Gondel angeordnet, wo ebenfalls welche zu finden sind. Je nach Aufgabengebiet überwachen sie den Verkehr in der Luft, auf den Start- und Landebahnen, die Rollwege oder das Vorfeld.

Als Vorlage für den Turmkopf diente Herpa das 2011 fertiggestellte Gebäude in Frankfurt (Main), erlaubt sich aber etwas Interpretationsspielraum und folgt ihm nicht in allen Details. Konzipiert wurde es schließlich zum Aufstellen auf den bereits genannten Bodenplatten, mit denen ein Flughafenvorfeld nachgebildet wird. Früher saßen die Kontrolltürme eher auf einem Terminalgebäude oder standen in enger, räumlicher Nähe.

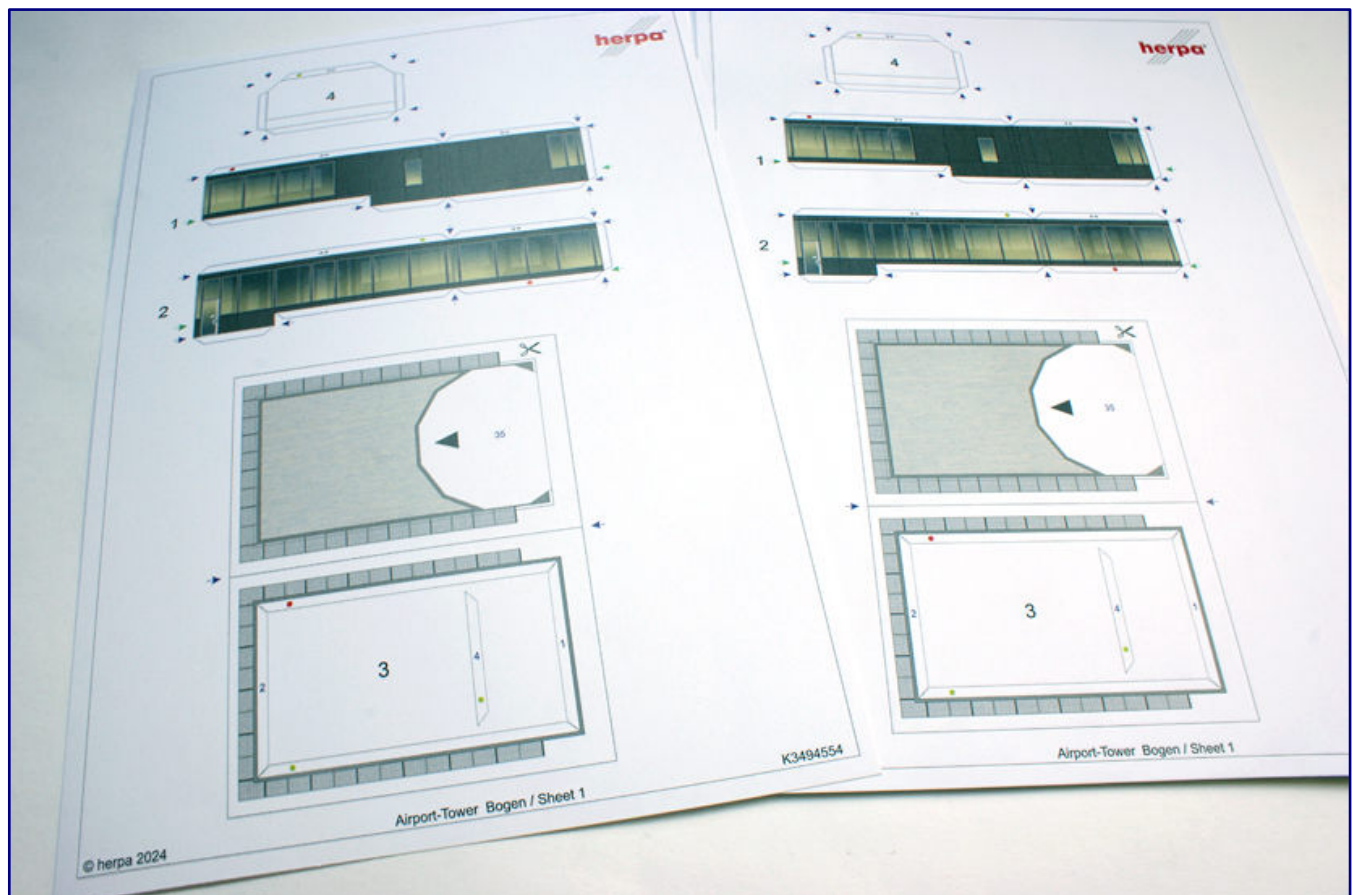
Mit diesen Informationen schon etwas eingestimmt, erhalten wir allgemeine Hinweise zum Bau des Modells und erfahren, welche Werkzeuge und Hilfsmittel verlangt werden. Das Wichtigste führen wir in gebotener Kürze auch hier auf.

Werkzeuge und -stoffe für den Bau eines Papiermodells

- Schneidmesser (von uns genutzt und empfohlen: Mozart-Präzisionsmesser mit Wechselklingen)
- Lineal oder Geodreieck für gerade Schnitte (von uns empfohlen: Stahl-Schneidelineal)
- Schneidmatte
- Nagelschere (für Ecken an Klebelaschen)
- Pinzette
- Eine Stecknadel
- Gewichte zum Andrücken von mehrlagigen Teilen
- Papier- oder besser Alleskleber (von uns empfohlen und genutzt: Uhu Kraft und Uhu-Alleskleber)

Elementar erscheint uns der eigene Hinweis des Bausatzanbieters, sich ausreichend Zeit für den Bau zu nehmen. Das haben wir getan und können bestätigen, dass dies erheblich auf ein gutes Ergebnis einzahlt. Nur so können wir dem Klebstoff genug Trockenzeit zugestehen und stets frisch wie konzentriert arbeiten.

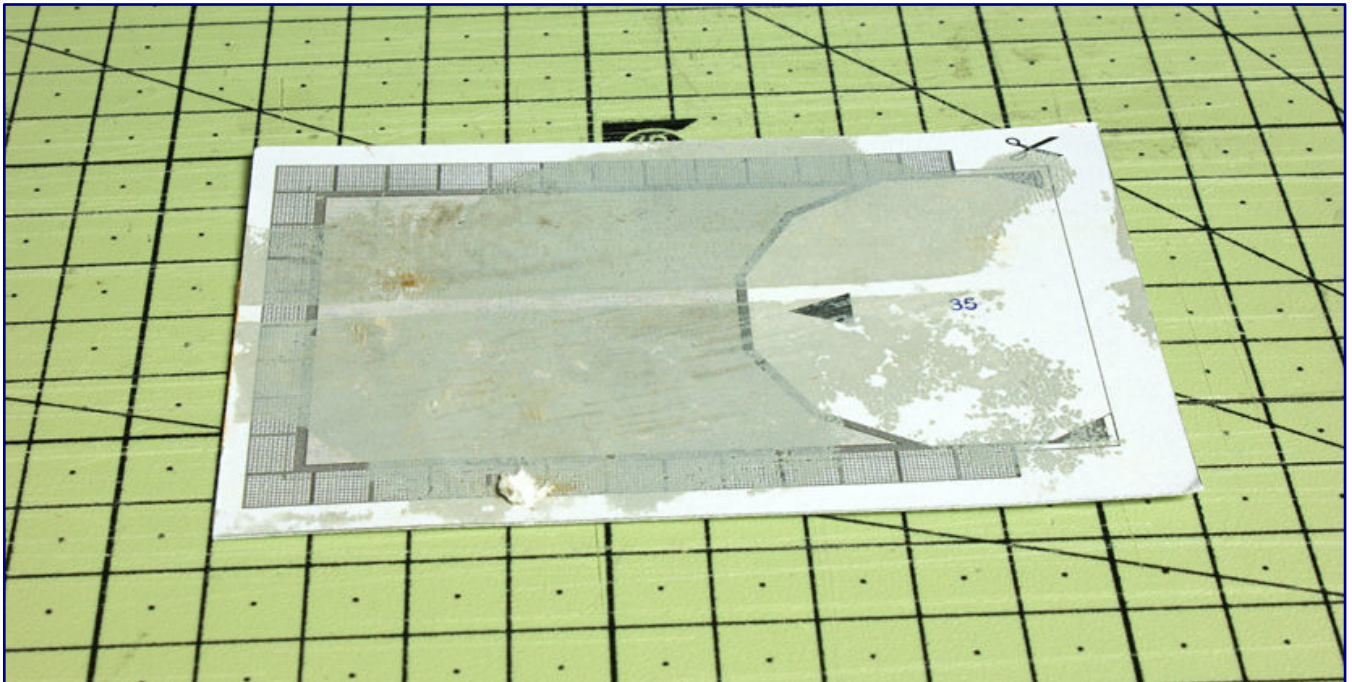
Nur auf diese Weise bleibt immer gewährleistet, alle Teile exakt auszuschneiden, trocken einzupassen und präzise – also auch ohne verschmierten Klebstoff – zusammenzufügen. Herpa ist sich bewusst, auch schwieriger zu handhabende Teile in seinen Bögen zu haben.



Herpa hat im Sinne seiner Kunden mitgedacht: Die Bögen für die ersten Bauschritte sowie sehr anspruchsvolle Teile liegen dem Bausatz doppelt beim, um im Fall der Fälle einen zweiten Versuch zu haben.

Sinnvoll war es daher, die Baureihenfolge so zu ordnen, hier mit leichteren Bauschritten beginnen zu können und den Schwierigkeitsgrad mit der wachsenden Erfahrung zu steigern. Bei sehr anspruchsvollen Bauschritten wie auch den allerersten sind die erforderlichen Teile doppelt im Bausatz zu finden.

Das sichert eine zweite Chance bei Fehlern, wie sie auch uns passieren. So läuft unser Bauprojekt gut an, bis wir zum ersten Mal ein aufgedoppeltes Teil pressen sollen, damit keine Spalte entstehen. Als der Kleber getrocknet ist, nehmen wir unser Gewicht ab und müssen leider feststellen, dass durchschlagendes Lösemittel die Farbe unserer Beschriftung angelöst und auf den Papierbogen übertragen hat.



Wie wichtig doppelt vorhandene Teile sein können, erfahren wir leidlich selbst. Dieses aufzudoppelnde Teil beschweren wir zum Trocknen, wie in der Anleitung angeraten. Was wir nicht auf dem Schirm haben: Durchschlagende Lösemittel greifen die Lackierung des Gewichts an und führen dazu, dass sich dessen Farbe dauerhaft auf den Bogen überträgt.

Vertraut machen wir uns an dieser Stelle mit allen wichtigen Bautechniken, die hier zum Einsatz kommen. Das schon genannte Aufdoppeln betrifft Teile, die eine Knickfalte haben, an denen das Teil hälftig um 180° umgeschlagen wird. In der Mitte liegt dann eine Klebefläche. Zum Einsatz kommt diese Technik, wo Unter- und Oberseite gleichermaßen bedruckt sein müssen oder eine höhere Stabilität erforderlich ist.

Das Ausschneiden erfolgt immer entlang eines Lineals, denn regelmäßig sind hier keine Kurven zu schneiden. Wenn dies bei anderen Bausätzen zuträfe, sollten sie möglichst nicht frei von Hand geschnitten werden. Gefragt ist hier immer höchstmögliche Präzision, bis das Teil maßgenau aus dem Bogen fällt.

Als Geheimnis der perfekten Kante bezeichnet Herpa das Ritzen. Knicke können an Rechteck- und Polygon-Formen erforderlich sein, meistens aber an den Klebelaschen. Damit sie leicht und exakt an der richtigen Stelle knicken, wird das Papier zu etwa einem Drittel seiner Stärke angeritzt.

Das erfordert Feingefühl, das sich schnell einstellt. Ohne Druck wird die Klinge dabei präzise und vorsichtig geführt. Üben lässt sich das an nicht erforderlichen Bogenresten, für den Anfang sind aber eben die Teile auch doppelt vorhanden, um hier einem Missgeschick vorzubeugen.

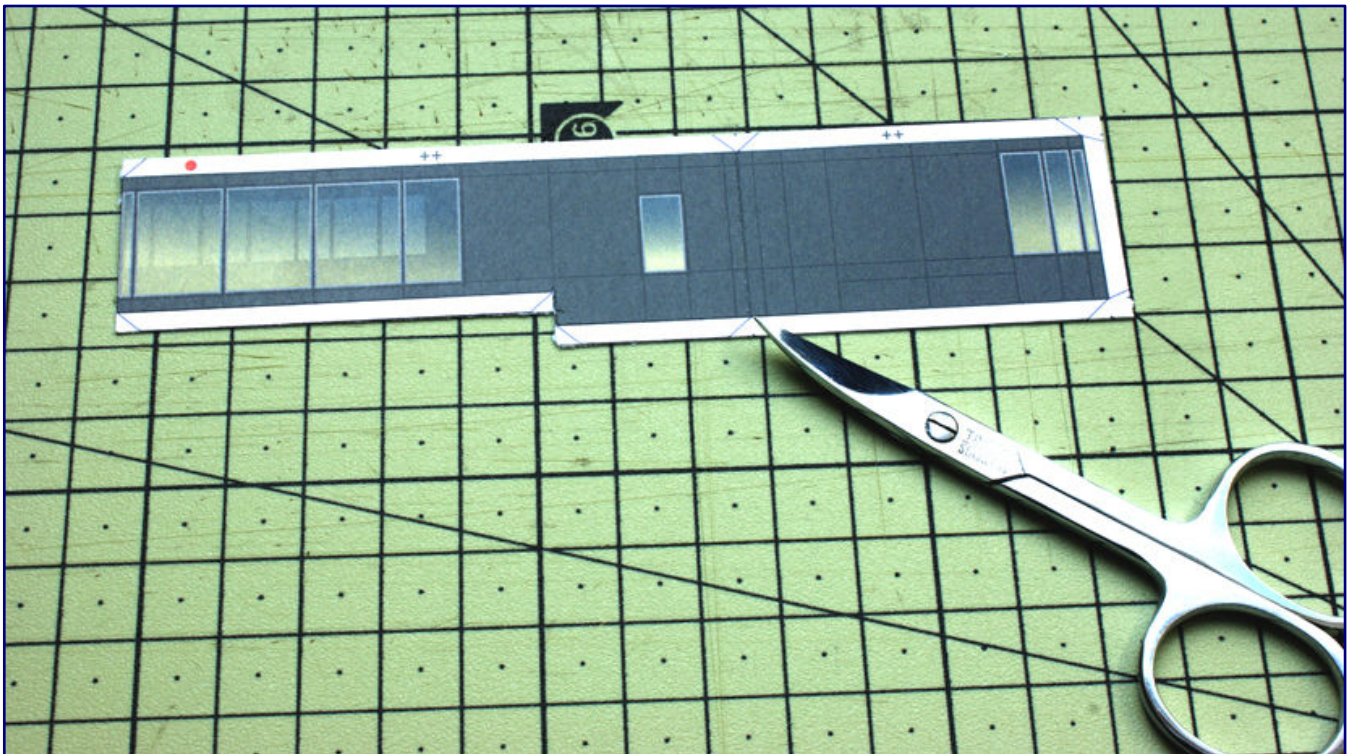
Die Technik des Faltens schließt sich an und bezeichnet das Erstellen der dreidimensionalen Form aus dem nur zweidimensionalen Papierbogen. Alle geritzten Kanten werden vom Ritz weg geknickt, regelmäßig um mehr als 90°, bevor das genaue Ausrichten erfolgt. So entstehen aus einem Papierstreifen beispielsweise die vier Grundwände eines Gebäudes zuzüglich der Klebelasche an der Stoßkante, wo die Enden aufeinandertreffen.

Wir können beginnen

Sobald wir uns mit den grundlegenden Schritten vertraut gemacht und vielleicht schon etwas geübt haben, kann es losgehen. Auf den Papierbögen entdecken wir viele, farbige Punkte und Pfeile sowie auch Nummern und Symbole. Auch deren Bedeutung sollte vorher nachgeschlagen werden und das Erinnern mit jedem neuen Bauschritt wieder geprüft werden.

Zahlen zeigen je nach ihrer Farbe an, ob sie die Nummer des vorliegenden Bauteils gemäß Anleitung kennzeichnen (schwarz) oder an der Druckstelle ein anderes Bauteil verklebt werden soll (blau). Farbige Markierungspunkte finden wir an Klebestellen. Zu verklebende Teile und Komponenten werden so zusammengefügt, dass gleichfarbige Punkte aufeinander fallen, um korrekt positioniert zu sein.

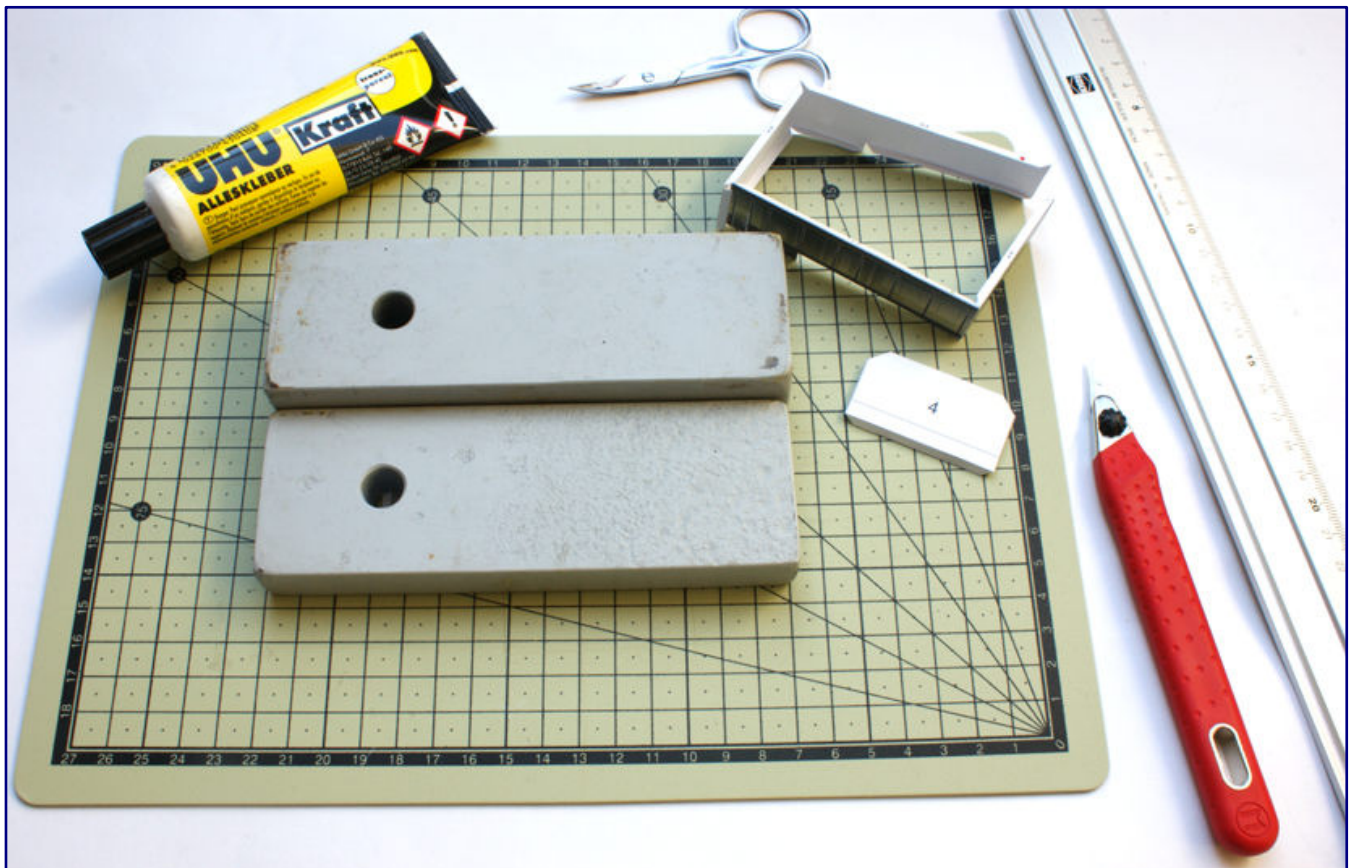
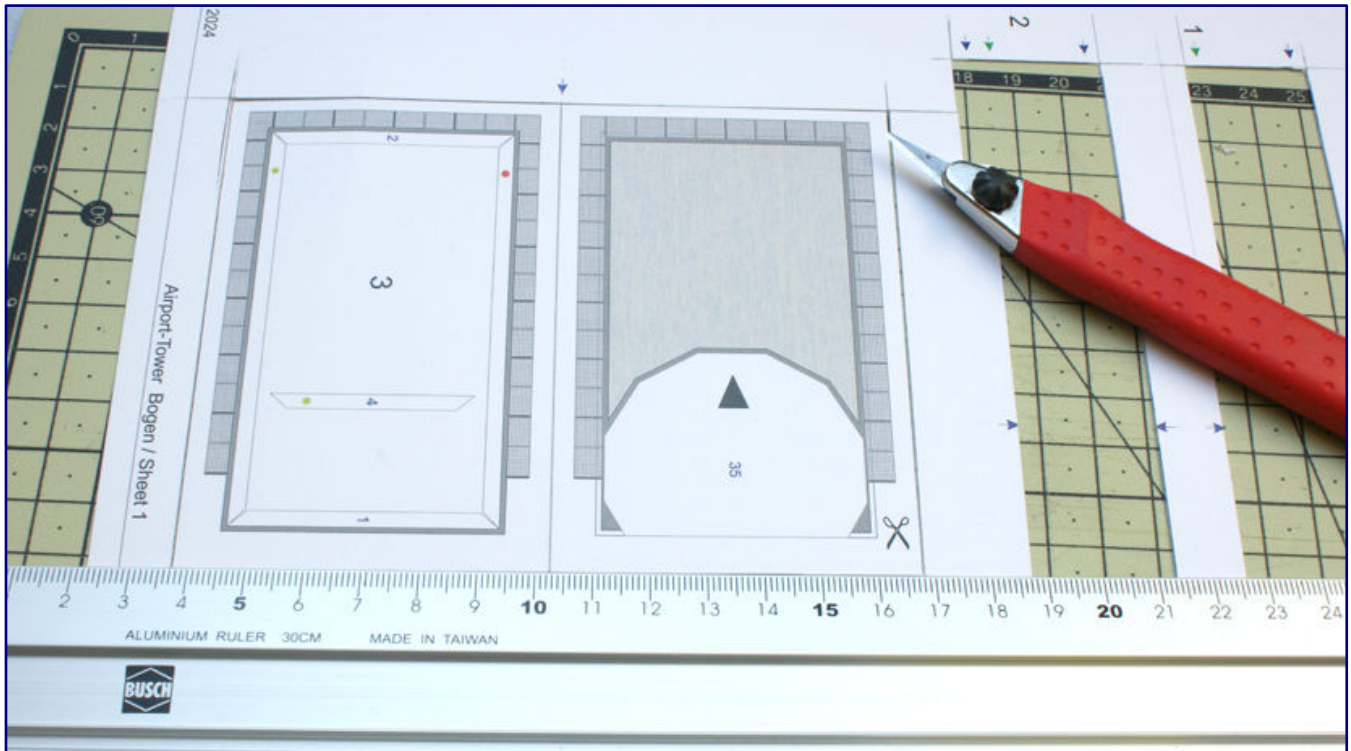
Ein Scherensymbol zeigt bei aufgedoppelten Teilen die Oberfläche an, auf der das Messer zuführen ist. Verbleiben Pfeile in den Farben Blau, Grün und Rot. Immer markieren sie einen Bereich, in dem das Papier geritzt wird.



Wir erkennen einige der genannten Hilfssymbole: Die zwei Pluszeichen auf den Klebelaschen markieren die obere Seite der Fensterfront, der rote Punkt muss später das identische Zeichen auf dem Bauteil finden, mit dem verklebt werden soll. Mit der Schere schneiden wir nun die Ecken von Klebelaschen, die beim Klingenschnitt entlang des Stahllineals stehen bleiben.

Die Farbe bestimmt, ob dies von oben auf der bedruckten Seite (blau) oder auf der unbedruckten Unterseite (rot) geschieht. Grün kennzeichnet Abschnitte, die gemäß Anleitung nur in Teilbereichen geritzt werden.

weiter auf Seite 36

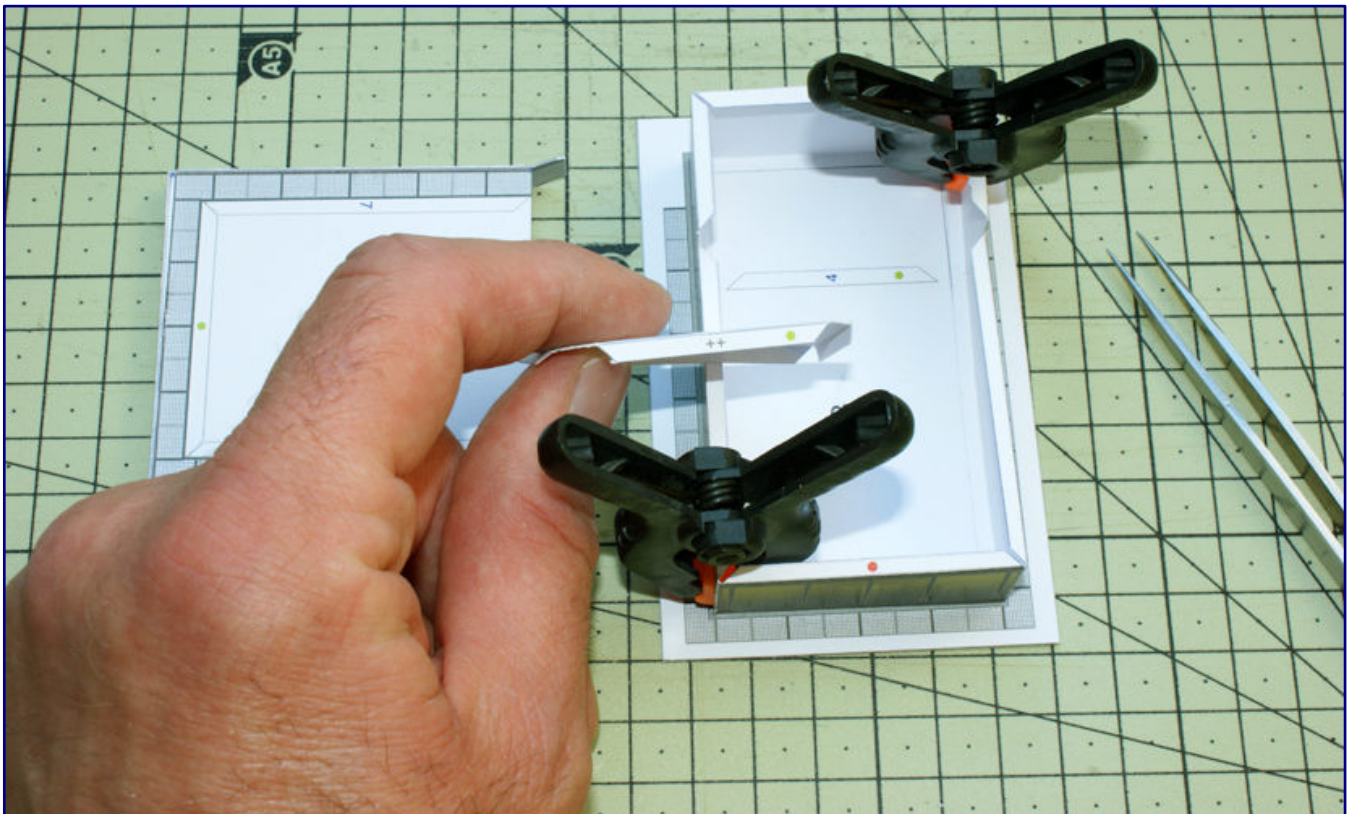


Wir erkennen weitere Hilfssymbole wie die Schere (Bild oben), die uns zeigt, wo das zu doppelnde Teil später maßgenau ausgetrennt wird sowie die mit einem Pfeil markierte Ritzlinie zum Falten. Die kleinen zahlen auf Klebelaschen und -flächen markieren, welches Bauteil hier später anzukleben ist.

Das gedoppelte Teil wird beim Anziehen des Klebers beschwert (Bild unten), aber dieses Mal versehen mit einer Zwischenlage auf dem Papier, die den Lösemitteldurchtritt unterbindet.

Ein Sternchen markiert optionale Bauteile, die wahlweise weggelassen werden können – im Fall des Kontrollturms ist das die schräge Stütze zwischen Turm und Gondel. Doppelte Pluszeichen zeigen die obere Seite von Wänden oder Decken an.

Für den Anfang hat Herpa als Baugruppe A die Plattform gewählt, die später auf der Gondel sitzt und die Kanzel tragen soll. Gleich machen wir uns mit den Techniken des Schneidens und Ritzens vertraut. Eine Decke ist auch aufzudoppeln, um eine höhere Stabilität zu erhalten.



Mit Modellbauklammern haben wir die Klebestellen der beiden Bauteile für die umlaufenden Wände fixiert. Kopfüber liegt die Plattform (mit der Decke nach unten) vor uns. Wir gleichen ab, wo und wie Bauteil 4 nun anzusetzen ist. Die beiden Pluszeichen markieren die Oberseite, die beiden grünen Punkte liegen nach dem Kleben aufeinander – alles klar!

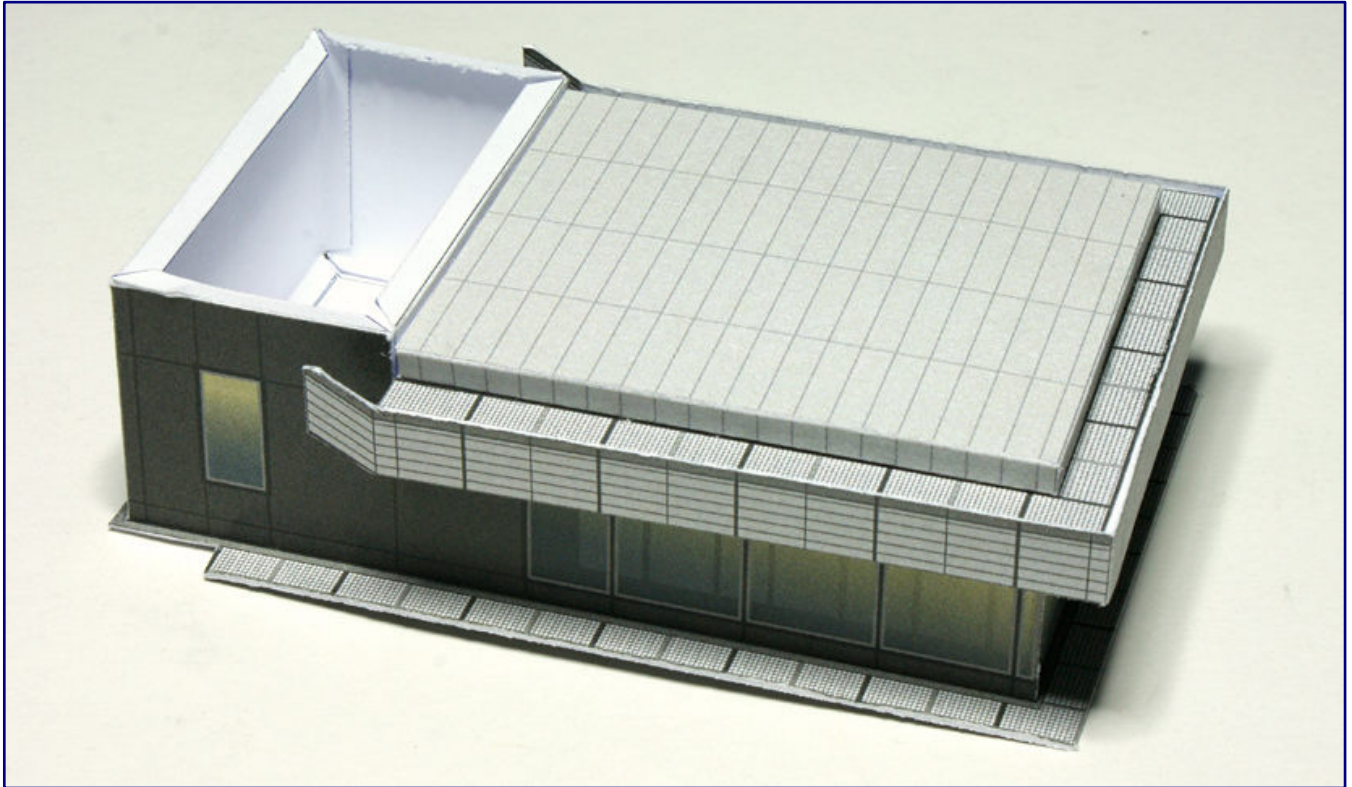
Hierbei unterläuft uns das schon erwähnte Missgeschick, des durchschlagenden Lösemittels, weshalb wir diesen Schritt wiederholen und auf die Reserveteile zurückgreifen müssen. Eine kleine Unachtsamkeit mit großen Folgen ist schnell passiert, deshalb hat der Hersteller hier sinnvoll vorgesorgt.

Die Plattform selbst ist nicht schwierig zusammenzusetzen, schafft aber zusammen mit dem Boden schon einige dreidimensionale Strukturen, die uns die Möglichkeiten dieser Bautechnik nahebringen und mit den wichtigsten Fertigkeiten in einer Weise vertraut machen, dass wir Sicherheit und Routine erlangen.

Für das Ritzen auf der unbedruckten Seite suchen wir nach dem persönlichen Trick, wie wir dies passgenau in der besten Weise gewährleisten wollen. Hier starten wir den Versuch, den Papierbogen zu durchleuchten und uns erforderliche Markierungspunkte auf der später nicht mehr sichtbaren Unterseite präzise zu fertigen. Dies führt zum Ziel, wird aber später noch von einer einfacheren und meist möglichen Vorgehensweise überholt.

In der Anleitung sind alle für die einzelnen Schritte erforderlichen Teile immer vorab klar angeführt. Graphische Darstellungen am Ende aller Textausführungen zu den Baugruppen veranschaulichen, wie

diese am Ende zusammengesetzt sind und zueinander positioniert sein müssen. Eine Fotoanleitung zu jedem Arbeitsschritt erweist sich tatsächlich, entgegen unserer anfänglichen Erwartungen, als nicht erforderlich.



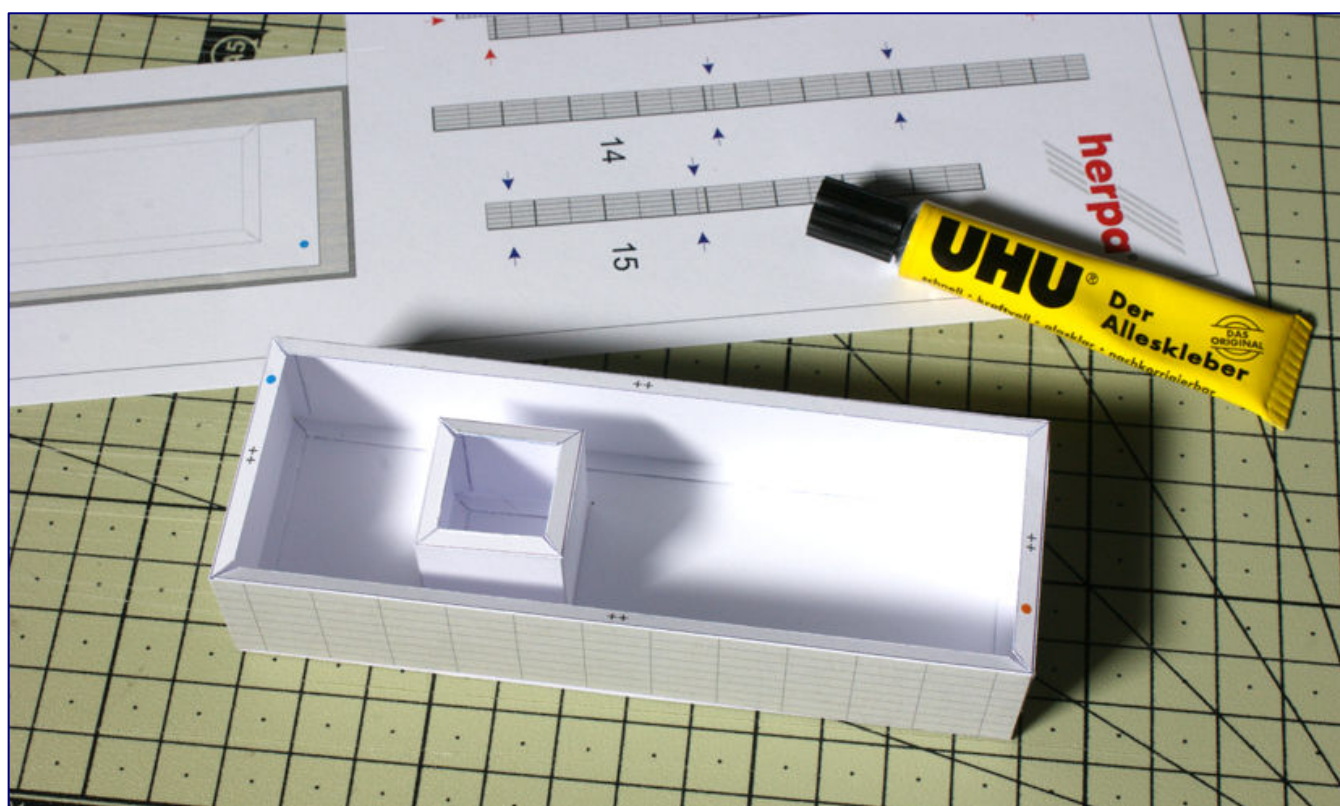
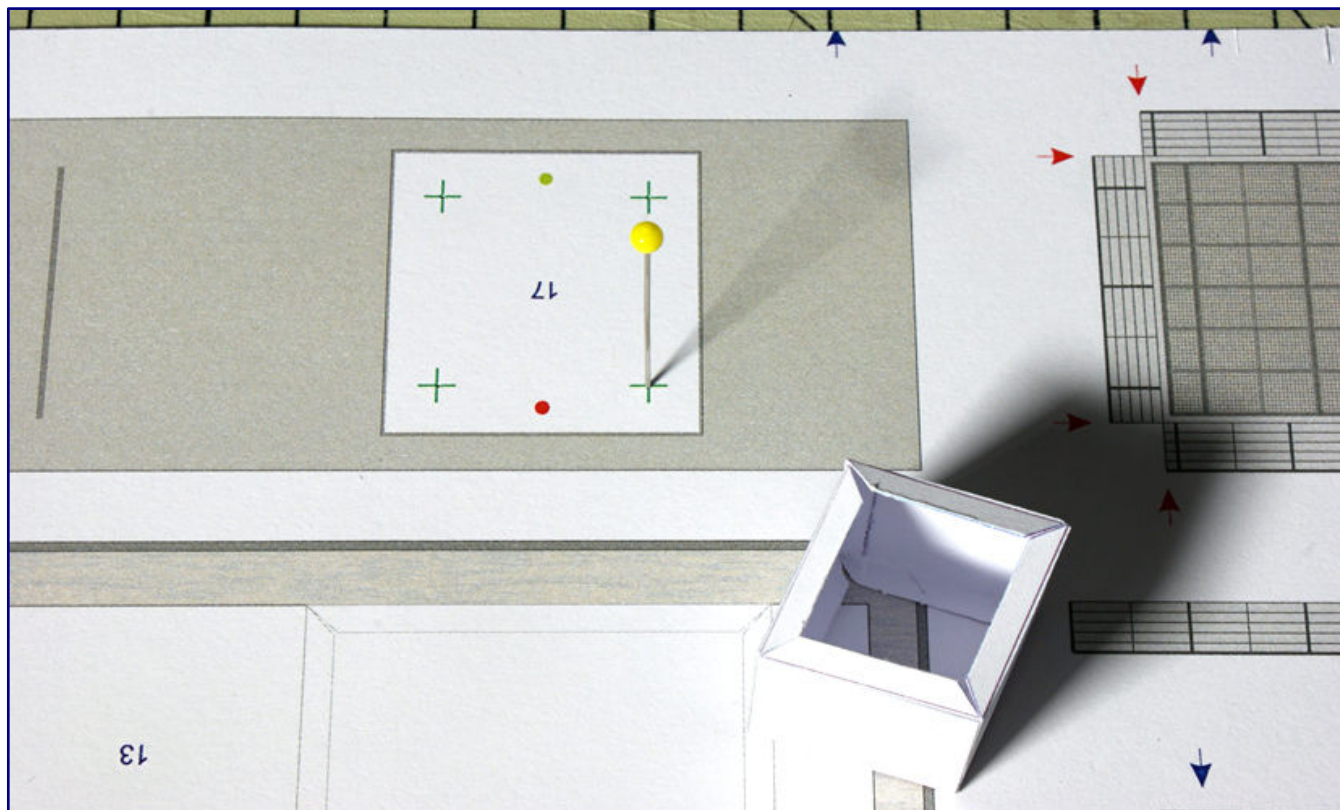
Vor uns auf dem Tisch liegt, immer noch kopfüber, die fertige Plattform. Nachvollziehbar wird nun, wie aus den Papierbögen dreidimensionale Strukturen entstehen.

Weiter geht es gemäß Bauplan nun mit der Gondel (Baugruppe B). Auch diese bleibt mit einer rechteckigen Grundform und ihrer Dachplattform in einem überschaubaren Schwierigkeitsgrad. Neu ist hier für uns eine grüne Kreuzmarkierung, die Einstechpunkte für die Stecknadel anzeigt. Dadurch entstehen Markierungen auf der unbedruckten Seite für eine spätere Klebestelle.

Leicht geht der Bau des Turms von der Hand und erfordert auch verhältnismäßig wenig Zeit. Er besteht nur aus den vier langen Grundwänden sowie zwei aufgedoppelten Teilen: eines ist die oben abschließende Decke, auf der die oberen Gebäudeteile ruhen werden, das andere ist die optionale Stütze, die wir für eine glaubwürdige Gebäudestatik natürlich verwenden werden.

An dieser Stelle haben wir erstmals Kontakt zu hellblau bedruckten Flächen. Herpa hat in diesem Fall mit einer Kennfarbe sichtbar gemacht, wo innerhalb eines Teils flächig auszuschneiden ist. Die Stütze besteht ja aus zwei Streben und wäre als großes Volumenteil zu schwer. Um ihre Vorbildfunktion zu erfüllen.

Erstaunlich bleibt für uns lediglich, dass die längste Baugruppe C in Form des Turms in einfacher Materialstärke bleiben soll. Gerade hier hätten wir ein Aufdoppeln erwartet, um diesem empfindlichen Gebäudeteil zusätzliche Stabilität zu verleihen.



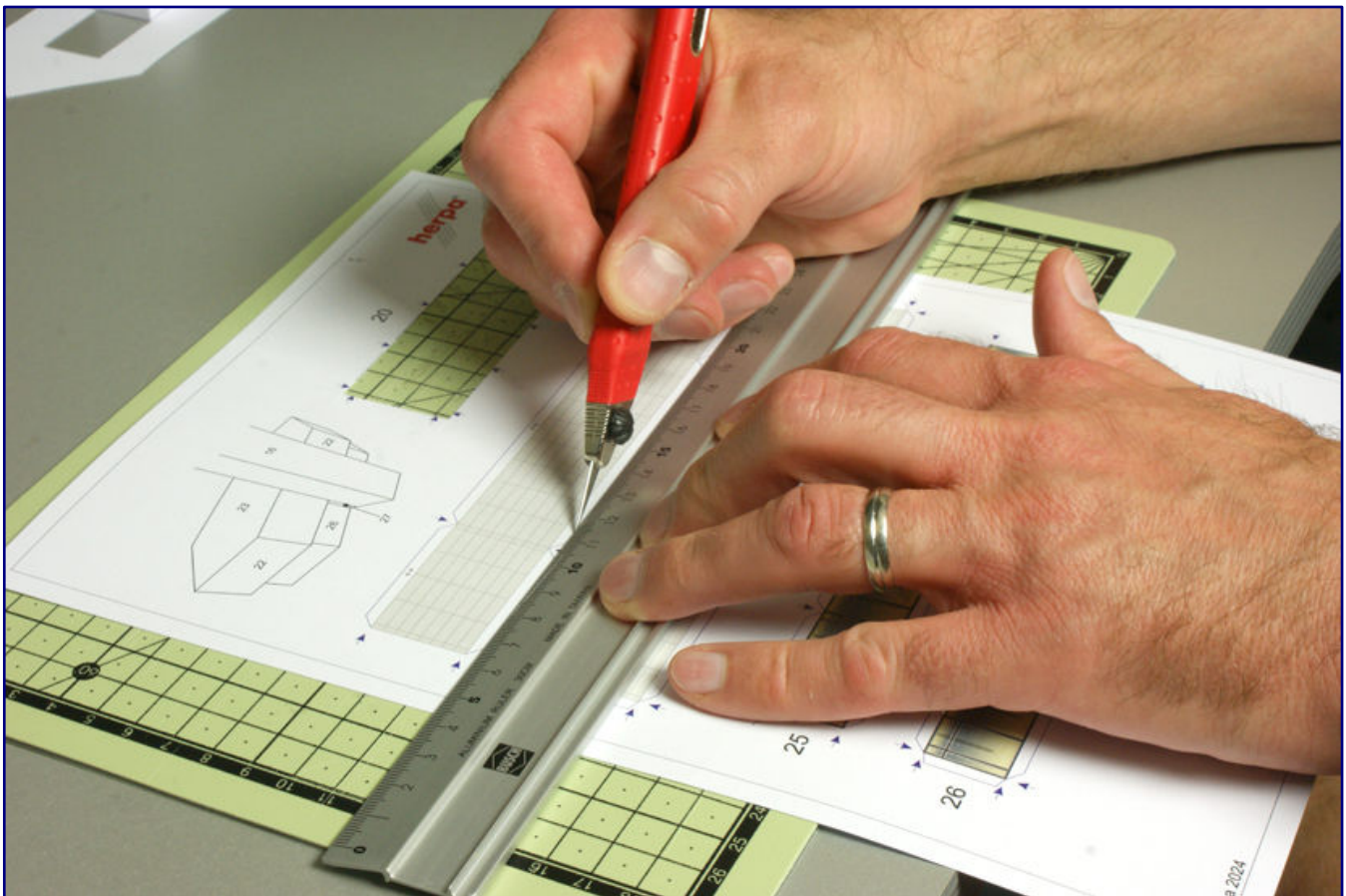
Der oben und unten offene Würfel (Bild oben), der im Gebäudekern der Kanzel die Stabilität erhöhen soll. Er wird auf die unbedruckte Seite des Kanzelbodens geklebt, während auf der bedruckten später das Bauteil 17 fixiert wird. Um die Klebestelle für den Würfel exakt zu markieren, wird durch die Schnittpunkte der grünen Kreuze eine Stecknadel gestoßen.

Nach dem Einkleben und Ansetzen der Außenwände, findet sich der genannte Würfel im Gebäudeinneren wieder (Bild unten).

Es wird anspruchsvoller

Wir sind bereits bei den beiden letzten Baugruppen D (Basisgebäude) und Kanzel (E) angelangt und wir steigern den Schwierigkeitsgrad des Vorhabens. Das Basisgebäude, das den Turm später im Lot halten wird, ist ein Achteck.

Das erhöht die Anforderungen an präzises Schneiden und Falten, um die Decken und Böden auch passgenau, vor allem treffsicher, aufzusetzen und zu verkleben. Gedanklich sollte der Prozess schon mal bei der trockenen Passprobe durchgespielt werden, damit später keine Klebeflecken verursacht werden.

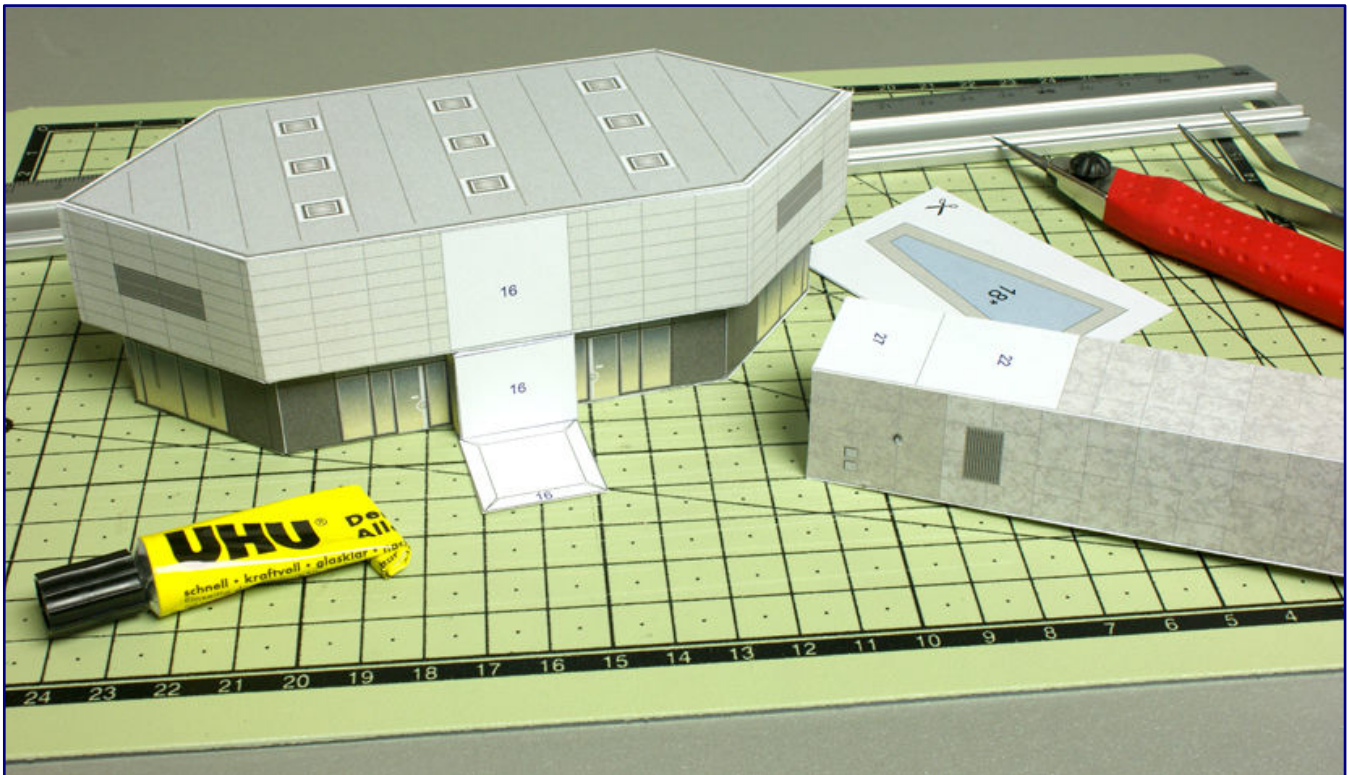


Viele Bauteile sind nun für das Basisgebäude auszuschneiden und in Form zu bringen. Vorbei ist es nun mit rechteckigen Grundrissen, wie schon der Blick auf die Skizze zum Platzieren der Teile verrät, die auf den Ausschneidebogen gedruckt ist.

Und wieder sind Flächen innerhalb von Teilen auszuschneiden, was dem Zugang mit Fingern und Pinzette dient, wenn die Klebefalze fein ausgerichtet und angedrückt werden sollen. Präzision ist auch gefragt, weil die beiden Stockwerke unterschiedlich ausladend sind und ein Zwischenteil angefügt werden soll, das einen Übergang vom schmaleren Erdgeschoss zum Turm darstellt und dessen Klebefläche am Gebäude zusätzlich vergrößert.

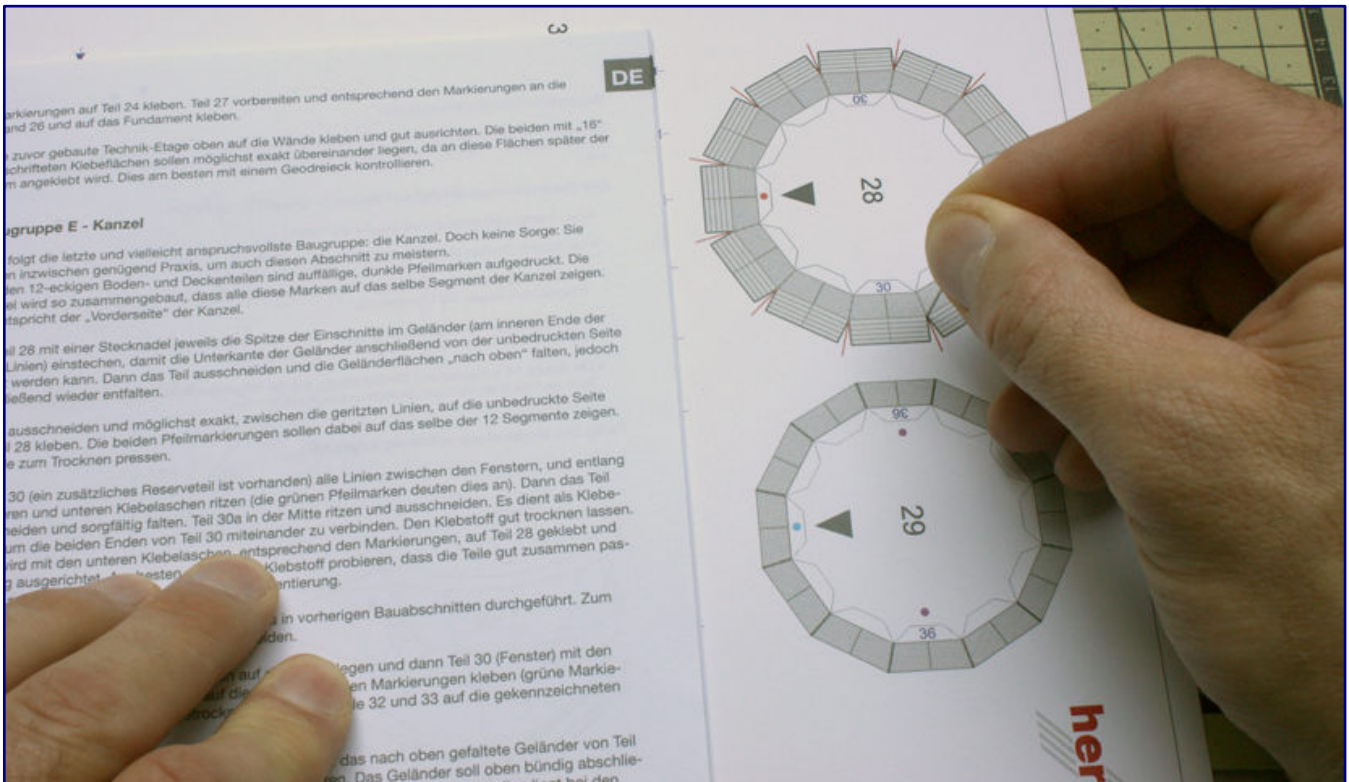
Wir stellen fest, wir sind den Anforderungen gewachsen und gehen nun zum Finale über: dem vieleckigen Bauteil der Kanzel. Herpa selbst beruhigt seinen Kunden in der Anleitung, inzwischen alles Können erworben zu haben, um auch die jetzt bevorstehenden Aufgaben zu bewerkstelligen.

Wegen der zwölfköckigen Grundform finden wir eine Vielzahl an Schnitt- und Falzstellen vor, die allesamt kurz sind und präzise angebracht werden müssen, um ein Bauteil nicht zu beschädigen. Ungezählte Male



Auch das Basisgebäude steht jetzt. Die Sorgfalt beim Ausrichten gilt vor allem dem Ankleben von Böden und Decken, um hier bündig zu arbeiten, ohne Klebstoff zu verschmieren. Nun erfolgt eine Passprobe mit dem Turm (rechts ins Bild ragend). Anschließend schneiden wir die hellblaue Fläche im Bauteil 18 (optionale Stütze für die Kanzel) aus und danach das aufgedoppelte Bauteil selbst.

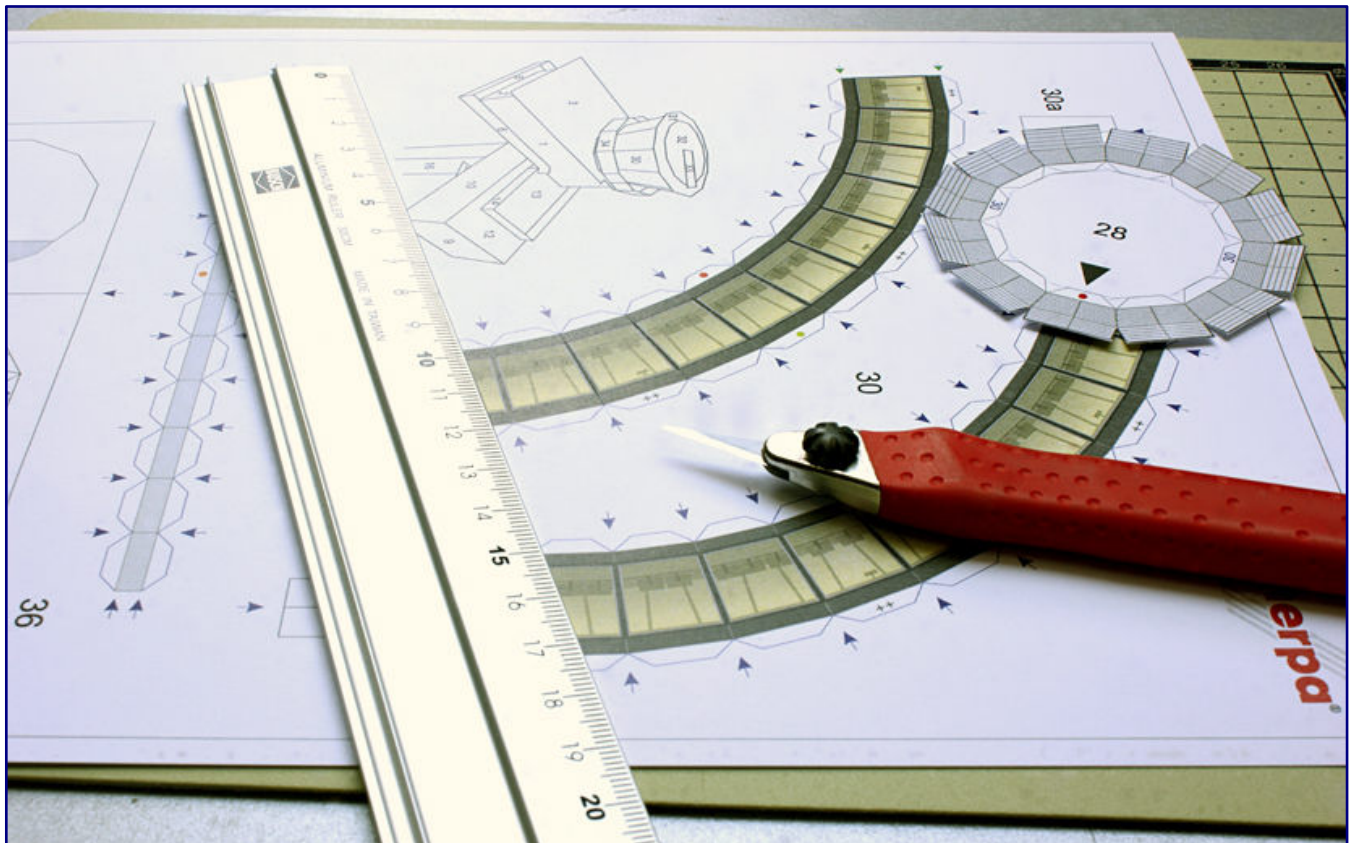
dreher wir den Bogen auf der Schneidmatte, bis alle Vorbereitungen getroffen sind und einige Teile anleitungsgemäß aufgedoppelt wurden.



Jetzt beginnen wir mit Stechmarkierungen für rückseitige Ritzlinien zum Falten des noch aufzudoppelnden Kanzelgeländers.

Anritzen ist auch mal wieder von der nicht bedruckten Unterseite erforderlich, weil wir ein umlaufendes Gelände vor uns haben, dass an der Außenseite ebenfalls gedoppelt werden soll. Hier hat der Hersteller rote Striche gedruckt, an deren Ende die Stecknadel durchgestochen wird. Sie markiert nun auf der Gegenseite exakt, von wo nach wo der anritzende Schnitt verlaufen soll.

Die Kanzel ist zwar relativ klein im Vergleich zu einigen vorherigen Baugruppen, besteht aber aus vielen Teilen und, wie erläutert, den meisten Arbeitsschritten. Als wir auch diese Aufgabe abgeschlossen haben, liegen alle fünf Baugruppen in sauberer Ausführung vor uns. Es folgt deren Zusammenfügen, welches wir nicht willkürlich vornehmen.



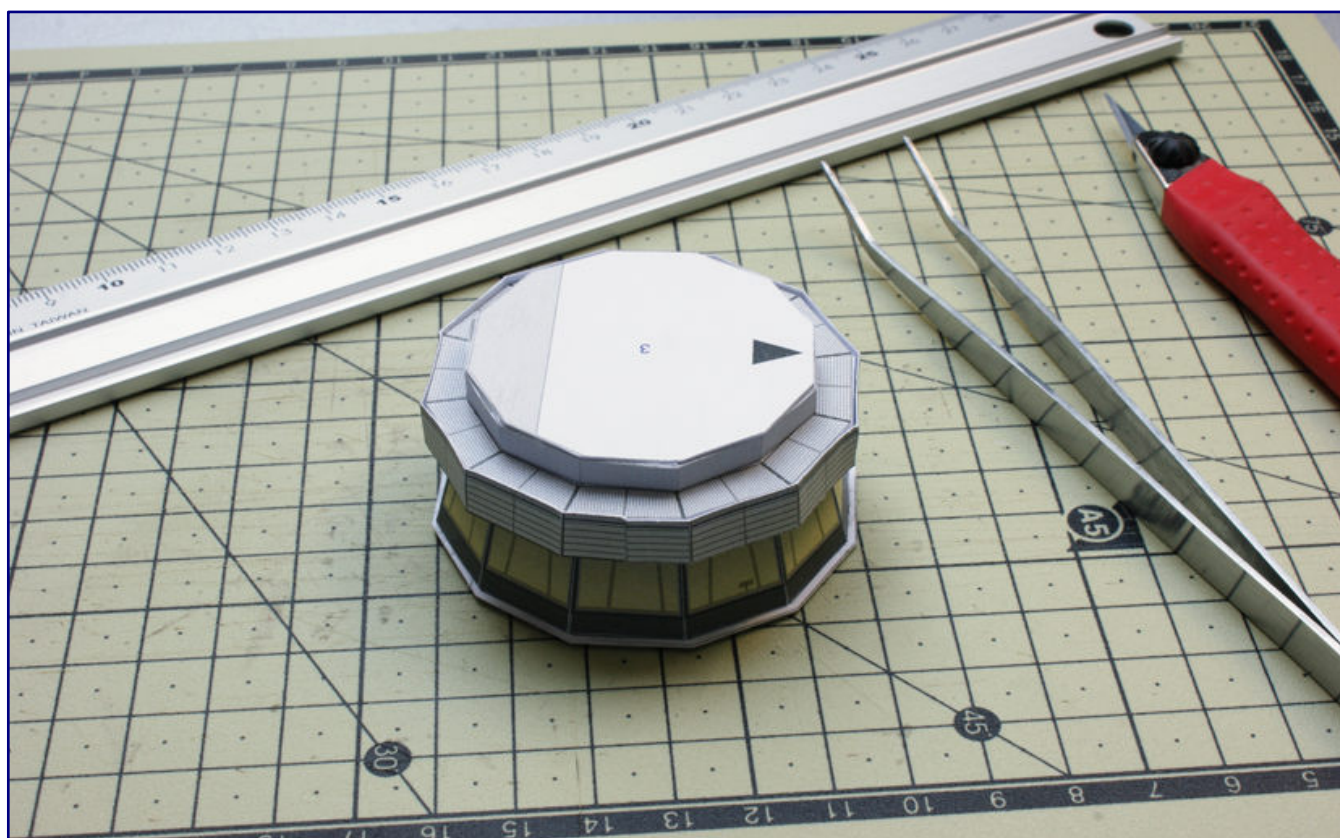
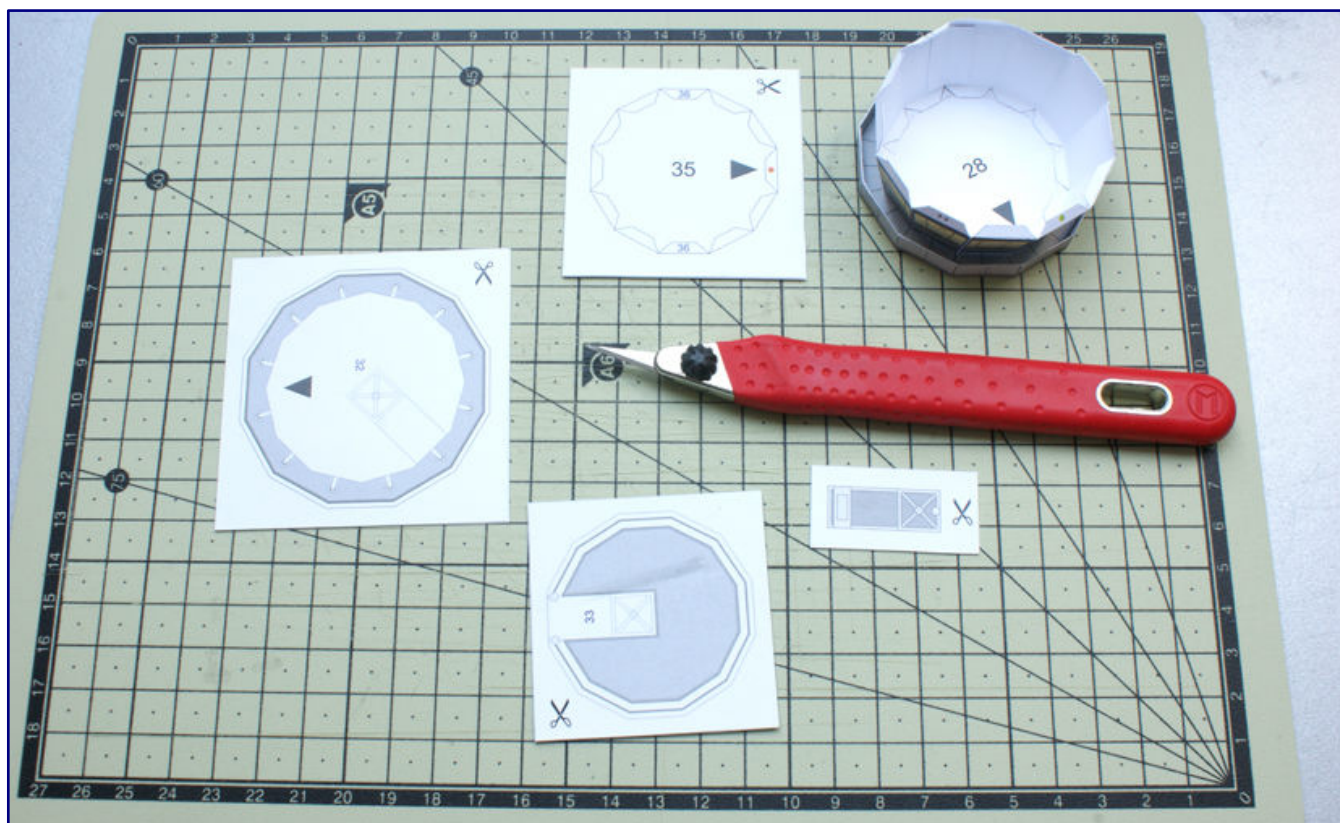
So häufig wie bei keinem anderen Bauteil ist das Stahllineal für die vielen, kurzen Schnitte und Ritzungen neu anzulegen. Das Polygon der Kanzel verlangt viel Zeit, wird später aber auch das Bauteil sein, das dem Betrachter zuerst ins Auge fällt.

Die Anleitung empfiehlt eine feste Reihenfolge, an die wir uns weitgehend halten und damit auch gut fahren. Die Handlichkeit bleibt so gut gewahrt und der nur aus einer Lage Material bestehende Turm wird nicht durch mehrere Andruckvorgänge wiederholt belastet.

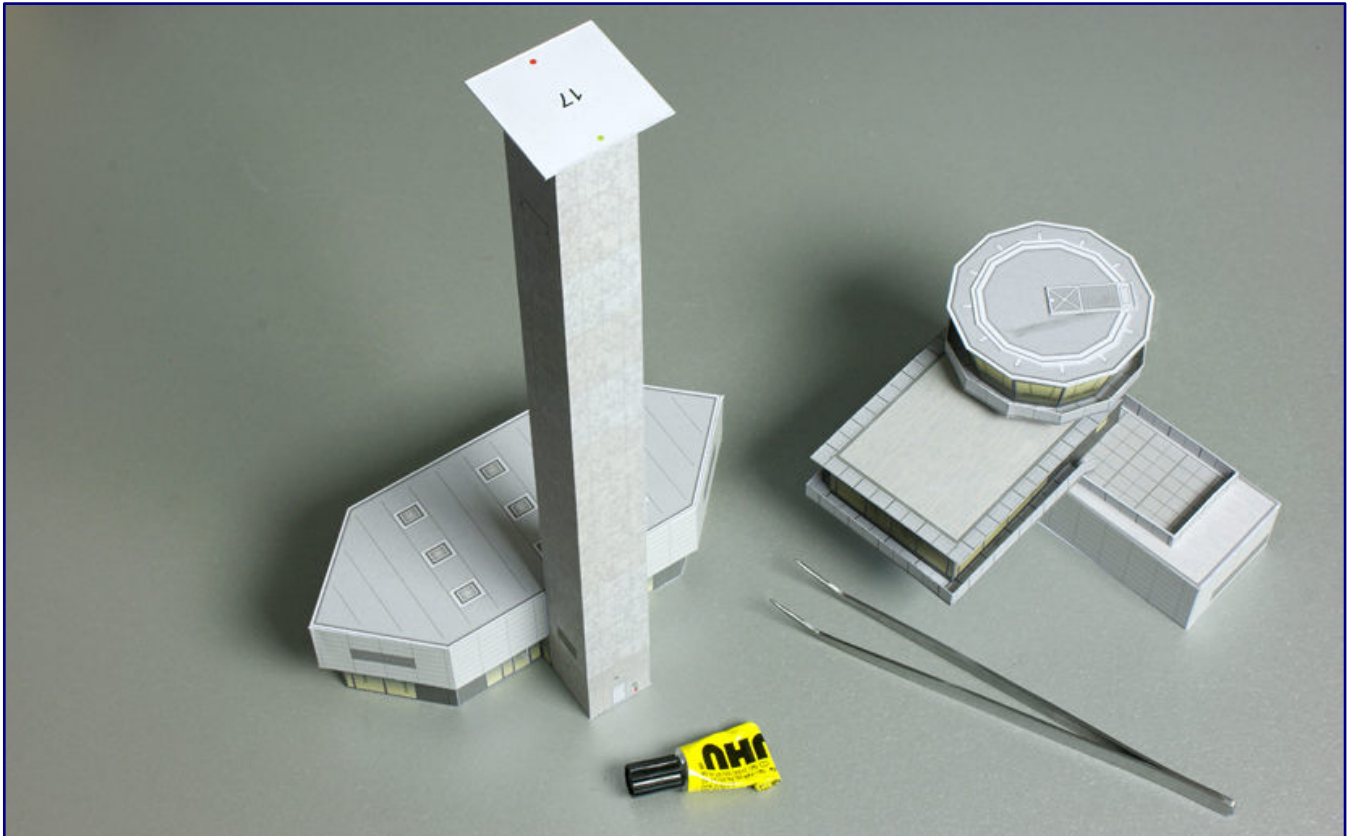
Zunächst wird die Plattform (A) mit der Gondel (B) verbunden. Anschließend kann die Kanzel (E) auf diese Baugruppe geklebt werden. Ihre Position ist oben auf der Plattform. Abweichend zum Plan kleben wir schon jetzt den Turm (C) an das Basisgebäude (D) und richten ihn exakt senkrecht aus.

Zwei große Baugruppen liegen nun vor uns, die wir in Ruhe trocknen lassen, bevor wir auch sie miteinander verbinden. Wichtig ist nicht erst bei diesen Schritten, die Hinweise durch Nummern und Markierungspunkte zu beachten, damit alle Teile an der korrekten Stelle in der richtigen Ausführung zusammenfinden.

weiter auf Seite 44



Das Dach der Kanzel besteht aus sage und schreibe vier Teilen (Bild oben), die zudem alle aufgedoppelt wurden, wie das Scherensymbol fürs abschließende Ausschneiden anzeigt. Auch der Boden der Kanzel (Bild unten) birgt Herausforderungen, denn der Ringsockel ist nicht höher als die Breite der zu falzenden Klebelaschen. Wichtig ist zudem, dass die Ausrichtung des Bodens (Pfeilmarkierung) beachtet wird, damit die Kanzel korrekt auf der Plattform verklebt werden kann.



Das Zusammenfügen der Baugruppen zu zwei Hauptbaugruppen (Bild oben) erfolgt weitgehend gemäß Anleitung. Nach dem Trocken können auch sie verbunden werden und der Kontrollturm erhält damit seine endgültige Form. Als allerletzten Schritt (Bild unten) kleben wir die schräge Stütze zwischen Turmschaft und Gondel mit viel Feingefühl und wenig Klebstoff an.

Nun folgt der letzte Schritt unseres Projekts: Wir setzen die Stütze zwischen Gondel und Turm an. Dies erledigen wir als Trockenübung, um zu prüfen, wie treffsicher sich dieses Teil an beide Strichmarkierungen setzen lässt. Immerhin entspricht die Stärke der Klebestelle an beiden Enden nur der Materialstärke, also der Dicke von zwei Bögen Postkartenpapier.

Dies sollte aber möglich sein und deshalb möchten wir nicht auf dieses doch wichtige Bauteil verzichten. Vorsichtig und dünn tragen wir Uhu-Alleskleber an der dünnen Kante so auf, dass nichts davon auf die darüber- oder darunter liegende Fläche gelangt. Gesagt, getan – es geht einfacher von der Hand als zuvor vermutet.



Der Kontrollturm ist fertig und hat seinen Dienst auf den neuen Vorfeld-Platten aufgenommen. Jetzt dürfen wir endlich von Sommer, Sonne und Meer träumen und den Herbst mit seinem Schmuttelwetter vergessen!

Unser erstes Papiermodellbauprojekt ist abgeschlossen und nach dem obligatorischen Trocknen sind wir vom Ergebnis begeistert. Als die Sonne scheint und wir im natürlichen Mittagslicht aussagekräftige Aufnahmen fertigen können, bauen wir mit den neuen Vorfeldplatten, für welche dieser Kontrollturm aufgelegt worden ist, und weiterem Zubehör eine Flughafenszene auf, die Urlaubsstimmung weckt.

Während es draußen wieder zunehmend kühler wird, die Tage kürzer werden und oft auch mal regenreich und stürmisch sind, erinnern wir uns so an den warmen Sommer, der mit dem Flugzeug jetzt auch anderswo noch erreichbar wäre...

Bausatzanbieter:
<http://www.herpa.de>

Klebstoff und Werkzeuge:
<https://www.uhu.com>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

Im Bergischen Land

Der Balkanexpress

Fällt der Begriff „Balkanbahn“ oder „Balkanexpress“, dann denken viele gewiss an Fernzüge mit Fahrtzielen in Südosteuropa. Doch weit gefehlt, denn hier geht es um die Geschichte einer Nebenbahn im Bergischen Land, die von ihren Anwohnern liebevoll diesen merkwürdigen Namen erhielt. Ein spannendes Buch beleuchtet deren Geschichte, die eingesetzten (und Zetties wohlbekannten) Fahrzeuge, die Betriebswerke und den leider unvermeidlichen Rückbau.

Kurt Kaiß
Der Balkanexpress
Die Eisenbahnverbindung Remscheid-Lennep – Opladen
aus der Reihe „Rheinisch-Bergische Eisenbahngeschichte“

Verlag Astrid Kaiß
Leichlingen 2022

Gebundenes Buch
Format 15,3 x 21, cm
192 Seiten mit 79 farbigen und 162 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-9818345-3-6
Preis 24,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag per E-Mail
oder im Fach- und Buchhandel

Bitte nicht falsch verstehen – der hier behandelte „Balkanexpress“ verkehrte nicht etwa in Bulgarien oder Mazedonien, sondern in Nordrhein-Westfalen! Wegen ihrer Lage abseits der Magistralen erhielt die Zweigstrecke von Opladen hinauf nach Remscheid-Lennep diesen Beinamen, der Ortsunkundige vielleicht etwas in die Irre führen mag.



Der Eisenbahn-Experte Kurt Kaiß aus Leichlingen (Rheinland) hat in der Hochwasserkatastrophe 2021 viele seiner Werke verloren. Dieses Stück Zeitgeschichte stellte er erneut zusammen. Die gegenüber der Erstauflage aus dem Jahr 2000 um 88 Seiten erweiterte Neuauflage behandelt in großer Ausführlichkeit die 1881 eröffnete Verbindung zwischen den früher bedeutenden Bahnknoten Lennep und Opladen.

Die kaum 30 km lange Strecke war zu Beginn ihrer Entwicklung ein wichtiger Impulsgeber für die industrielle Entwicklung des bergischen Raums. Der Güterverkehr entwickelte sich daher beachtenswert, jedoch konnten die erwünschten Zahlen für das Beförderungsaufkommen im Personenverkehr nie erreicht werden. Trotzdem erfolgte in den Jahren 1908 bis 1910 sogar ein zweigleisiger Ausbau der Strecke.

Im Jahr 1958 wurde dann aber schließlich der Rückbau von zwei- auf den eingleisigen Betrieb durch das Bundesverkehrsministerium beschlossen, verbunden allerdings mit der gleichzeitigen Aufwertung zu einer Hauptbahn.

Zum Sommerfahrplan 1983 wurde die Strecke jedoch wieder zu einer Nebenbahn degradiert und der Mittelabschnitt zwischen Wermelskirchen und Hilgen sogar stillgelegt. Die restlichen Schienenwege wurden schließlich 1991 (Opladen – Hilgen) und 1994 (Lennep – Wermelskirchen) außer Betrieb genommen.

Der Autor nimmt uns mit auf eine Zeitreise, verbunden mit vielen historischen Fotos und Gleisplänen. Im wahrsten Sinne des Wortes werden jeder einzelne Bahnhof und auch die unscheinbaren Haltpunkte im Buch erwähnt. Das Lesen der sehr detaillierten Inhalte ist wie eine Reise mit dem Schienenbus: Wir klappern die Strecke mit nicht zu hoher Geschwindigkeit ab, bis wir am Ende der Fahrt in Opladen ankommen.

Natürlich kann der Schreiber dieser Zeilen nur den Versuch starten, das Werk von Kurt Kaiß höchst objektiv zu rezensieren, immerhin wohnte er zur Schulzeit in unmittelbarer Nähe zur „Balkanstrecke“, kannte diesen Schienenweg in seiner ganzen Ausführlichkeit mindestens seit seinen ersten eigenen Exkursionen 1968 und wäre damit vorbelastet.

Der einheimische oder auch ortskundige Leser könnte nun auch mit seinen alten Familienfotos aus der Kiste weitere Aspekte an Herrn Kaiß liefern, dann würde sich das Buch aber leider in den Details verlieren. Diese Neuauflage ist inhaltlich mit Wort und Bild ein fein dosiertes und mit hoher Sicherheit auch das finale Werk zum „Balkanexpress“.

Die Bildauswahl ist gerade auch für den Modellbahner in den beliebten Epochen III und IV sehr entgegenkommend, denn hier reizt auch der Nachbau eines Streckenabschnittes in seinem favorisierten Maßstab besonders; als Zugabe gibt es lobenswerterweise gar reichlich Übersichtsskizzen und Bahnhofspläne.

Kurt Kaiß führt den Leser nicht nur wortreich und, wie schon angeklungen ist, detailliert durch das Buch. Er beherrscht die hohe Kunst, seine menschliche Note in den Text einzubringen, manchmal auch gepaart mit einer gepflegten Kritik gegenüber, sagen wir, Entscheidungsträgern.

Sogar der heutige Zustand der stillgelegten Strecke und eine mögliche Wiedergeburt werden umfangreich beschrieben. Mit kleinen Bahngeschichten von gestern schließt dieses äußerst empfehlenswerte Buch letztendlich noch amüsant ab.

Sollten sie zufällig in der Gegend sein und möchten den nun auf der ehemaligen Trasse vorhandenen Rad- und Wanderweg benutzen, nehmen sie dieses Buch mit in das Reisegepäck, es lohnt sich! Allein schon die sehenswerte Landschaft links und rechts des Bahndamms, wird Sie begeistern.

Wie mag wohl die Fahrt und Aussicht in einem VT 98 oder ETA 150 ausgesehen haben? Mit der Lektüre im Rucksack, die immer wieder auf der Fahrradfahrt herangezogen wird, wird all diese Nostalgie lebendig und nachvollziehbar.

Gewiss versprechen wir nicht zu viel, wenn wir behaupten, dass es nach der Rückkehr in den Fingern juckt, dieser in Teilen idyllisch wirkenden Strecke ein modellbahnerisches Denkmal zu setzen. Übrigens diene sie auch dem AW Opladen immer wieder dazu, frisch revisionierte Fahrzeuge einer Probefahrt zu unterziehen. Das erhöht den Reiz fürs Modell noch mehr.

Verlagskontakt:
Ra10ak[at]freenet.de

Dampfverkehr an der Staatsgrenze Die Grenzgänger von einst

Die Dampfzeit-Filme von Ton Pruissen, die bei der Nord Süd Express GmbH verlegt werden, sind für uns die Filmentdeckung der letzten Jahre. Mit Teil 7 wird diese Erfolgsreihe auf bekanntem Niveau fortgesetzt. Gefertigt wurden die historischen Aufnahmen wohl in ganz Deutschland. Für die jüngste Ausgabe reisen wir nun in die niederländisch-deutschen Grenzregionen und werden auf gewohnt hohem Stand informiert und unterhalten.

Ton Pruissen
So war sie damals, die DB – Teil 7
Vom Niederrhein nach Rheine

Nord Süd Express GmbH
Hattenhofen 2024

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 4.0
Sprache deutsch
Laufzeit 50 Min.

Best.-Nr. 101008
ISBN 978-3-949665-24-0
Preis 16,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Zuletzt vor zwei Monaten haben wir hier einen Dampflok-Film von Ton Pruissen vorstellen dürfen. Es ist einfach unglaublich, welch einmaliges Filmmaterial dieser Eisenbahnfreund aus den Niederlanden auch fast fünfzig Jahre nach dem Dampflokabschied noch zu Tage fördert.



Seine neueste DVD erschien Ende Mai dieses Jahres und reiht sich nahtlos in die Reihe „so war sie damals, die DB“ ein. Dieses Mal entführt uns Ton Pruissen in die Grenzregion zwischen den Niederlanden und Deutschland, weshalb auch die Grenzbahnhöfe im Fokus stehen.

So sind auch dieses Mal wieder spannende Filmmomente garantiert. Wie schon gewohnt, stammt das eingesetzte Bildmaterial nicht nur vom Produzenten selbst, sondern auch von befreundeten Filmbegeisterten, die teilweise auch gemeinsam mit ihm auf Fang waren.

Ebenso einmalig ist auch bei diesem neuen Film der hohe Digitalisierungs- und Nachbearbeitungsaufwand für die analogen und nun mal schon alten Zelluloidstreifen. Jedes Mal sind wir gespannt auf das Ergebnis, das stets eine bestmögliche Qualität von Bild und Ton hervorbringt, die einst üblichen Bildstörungen fast auf Null reduziert und dennoch nicht seine Authentizität einbüßt.

Neben den besonderen Motiven und auch seltenen Dampflok-Baureihen ist das die entscheidende Stärke bislang aller von der Nord Süd Express GmbH verlegten DVD-Filmdatenträger. Bekannt sind die wiedergegebenen Szenen durch die Reihe auch in diesem Fall nicht.

Der Verlag beschreibt den Inhalt der DVD selbst wie folgt: „In dieser Zusammenstellung historischer Eisenbahn-Filmszenen lässt Ton Pruissen die Dampflokzeit in der deutsch-holländischen Grenzregion

zwischen Niederrhein und Rheine wieder aufleben.“ Beschrieben werden die verarbeiteten Sequenzen folgend als authentisch vertonte Originalaufnahmen aus den sechziger und siebziger Jahren.

Tatsächlich ist das aber nur eine sehr verkürzte und bescheidene Zusammenfassung. Gefunden haben wir auch Aufnahmen aus dem Jahr 1954, sonst hätten keine niederländischen Dampflokomotiven mehr Eingang finden können, und einen Schlusstrich Ende 1977 mit den kalt abgestellten und vieler Teile beraubten Dampflokomotiven im Umfeld des Bw Rheine.

Auch inhaltlich erleben wir die ungeheure Themenbreite einer filmischen Rundreise: Sie beginnt in den NS-Grenzbahnhöfen Venlo, Arnhem und Hengelo und führt jeweils über die Grenze in die nahen Bahnhöfe auf deutscher Seite. Dabei passieren wir auch bekannte Unterwegshalte wie Kaldenkirchen, Schüttorf oder Salzbergen und erleben die Kleinbahnen Rees–Empel und Wesel–Rees–Emmerich.

In Emmerich, Wesel, Rheine, aber auch dem mitten im Ruhrgebiet liegenden Bw Wanne-Eickel erleben wir weitaus mehr Baureihen, als die DVD-Hülle ausweist. Notiert haben wir uns die Baureihen 01 Neubaukessel, 03, 03¹⁰ Neubaukessel, 011, 012, 23, 38, 41 (mit Altbaukessel und als 042), 44 Kohle und Öl (auch als 043) sowie 50 und 78.

Doch damit ist das Repertoire noch lange nicht erschöpft. Bei den NS tauchen auch elektrische Triebwagen, ein „Hondekop“ (Hundekopf) und die Reihe 100 auf, bei den deutschen Fahrzeugen sind die V 200⁰, Köf 2 oder die V 100 zu nennen. Die wenigen Farbsequenzen dieses Films gelten der Baureihe 012, 104 und 110 (Bügefalte) und stammen aus Rheine.

Dort sind rund 20 der insgesamt 50 Minuten Laufzeit entstanden. Im Vergleich zu vielen anderen Angeboten stammt der Schwerpunkt aber schon aus der Zeit, bevor Rheine die Eisenbahnfreunde in Scharen anzog. Deshalb erleben wir vor allem mit der 03 und neubekesselten 01 eben die Schnellzugmaschinen, die sonst nicht im Film zu erleben sind.

Großer Dank gebührt Ton Pruisen wegen der Aktualität in Bezug auf unsere Spurweite auch für die Einsatzdokumentationen des ETA 150 und ESA 150, die zeitweise ebenfalls in Rheine beheimatet waren. Sie liefern uns, wie auch das zeitgenössische Bild bunter Güterzüge und an Personenzüge angehängter Güterwagen wertvolle Ideen und Anregungen für die Modellbahn.

Auch als Regisseur hat der Produzent gute Arbeit geleistet. Abwechslungsreiche Perspektivwechsel lassen das Betrachten zu keinem Zeitpunkt langweilig werden. So blicken wir auch auf die Arbeit in den Lokschruppen oder schauen aus dem Haus des Drehscheibenwärters auf die zu wendende Lok.

In bewegten Bildern festgehalten wurde auch weiteres Personal beim Restaurieren der Dampflok oder beim Schichtwechsel. Selbst Foto- und Filmfreunde tauchen immer mal wieder vor der Kamera auf und erinnern uns an die vielen Jahrzehnte, die zwischen Aufnahme und Ansicht liegen.

Selbst seine Freundin hat er kurz beim Betriebswerk-Besuch gefilmt und betont, dass er ihr seine große und lebenslange Liebe in Form der Dampflok vorgestellt hat. Kurzerhand hielt sie dann auch ihn vor einem der von ihm so bewunderten Stücke fest, während er betont, dass sie diese Leidenschaft immer mitgetragen hat.

So findet ein in Bild und Ton guter, inhaltlich gekonnt arrangierter und auf jeden Fall spannend aufbereiteter Film ein beinahe schon romantisches Ende. Freilich wird das erst beim eigenen Anschauen lebendig und greifbar – deshalb sollten Sie ihn keinesfalls im Regal stehen lassen!

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



Modellbahntage im Lokschuppen Hochdahl

Für große und kleine Modellbahnfreunde viel zu entdecken.
Präsentiert werden Eisenbahnanlagen
von Modellbahnclubs und -freunden aus
Erkrath, Düsseldorf, Wuppertal, Köln, Mettmann und Hochdahl.

Anlagen und Modelle in verschiedenen Spurweiten
Basteln mit Kindern

Die Schuppentore öffnen sich für unsere großen
und kleinen Besucher

Freitag, 01.11.- 10 bis 18 Uhr
Samstag, 02.11.- 12 bis 18 Uhr
Sonntag, 03.11.- 10 bis 17 Uhr

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

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.

Zur Spur-Z-Sonderausstellung in Schramberg:

Für Ihre erneute Werbung im August-Magazin fürs Eisenbahnmuseum Schramberg möchte ich mich gerne bei Ihnen bedanken.

Bei meinen öfter stattfindenden Besuchen in Schramberg konnte ich mich davon überzeugen, dass der Anlagenbetrieb dort gut funktioniert. Inzwischen werden Züge der neuesten Generation von Märklin eingesetzt, die völlig problemlos - und vor allem in ansehnlicher langsamer Geschwindigkeit - ihre Strecken durchlaufen. Dies ist nicht zuletzt auch der guten Betreuung durch das Personal zu verdanken.



Foto: Eckard Jehle

Ich bin jedes Mal überrascht, dass die dreißigjährige Anlage im täglichen Dauerbetrieb - welcher ja bei mir nie stattgefunden hat - noch so gut standhält!

Eckard Jehle, Pfinztal

Lesereindruck zum ETA 150 von Märklin:

Im **Trainini®** 8/2024 wurde folgender Satz über Art.-Nr. 88250 (Märklin) geschrieben: „Einige Schwächen und Verbesserungswünsche haben wir auch gefunden, (...)“

Ein Eindruck bzw. Verbesserungswunsch meinerseits wären:

1. Das Licht sollte im Tandembetrieb in den zugewandten Führerhäusern aus sein (s. Bild).
2. Das Fallrohr unter der Toilette bei dem ESA sollte (vielleicht) mit einem Tropfen Kleber fixiert werden.



So wie im rechten Triebwagenteil stellt sich unser Leser ein korrekt abgeschaltetes Licht vor, wenn der Führerstand nicht besetzt ist.
Foto: Hartmut Schnittjer

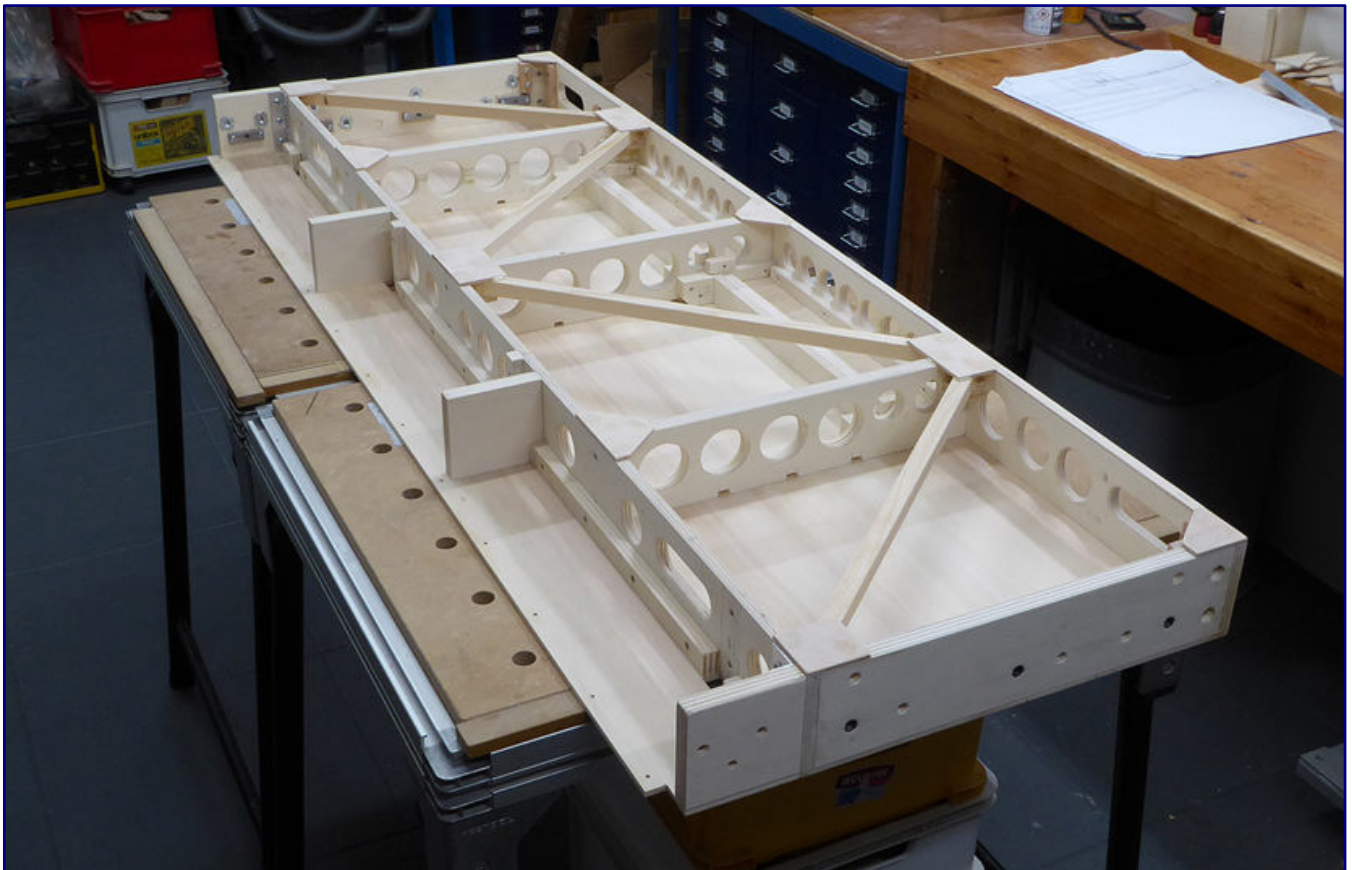
Noch ein Basteltipp: Wenn das Fallrohr umgedreht wird, kann das als Sirene auf Gebäuden verwendet werden.

Hartmut Schnittjer, per E-Mail

Lesertipp zu „Das Fundament jeder Anlage“ (Trainini® 8/2024):

In **Trainini®** 8/2024 wird das Herstellen eines Anlagenunterbaus gezeigt, auf die altbekannte Weise als einseitig offene Kastenkonstruktion. Nachteil dieser Bauweise für transportable Anlagen ist, dass sich eine offene Kastenkonstruktion leicht verwindet, es sei denn sie wird sehr schwer konstruiert oder mit relativ hohen Seiten.

Ich benutze daher heute eine neue Konstruktion. Da ich den gleichen Unterbau mit gleichen Abmessungen zuvor auch als klassische Kastenkonstruktion gebaut habe, kann ich gut vergleichen. Trotz ziemlich schwerer Ausführung (18 mm Sperrholz mit 9 mm Belag, hohe Seiten und Querverbindungen sowie feste Eckverbindungen) konnte man die alte Konstruktion noch immer verwinden, meiner Meinung nach zu viel für den geplanten Aufbau.



Dieser Vorschlag für einen verwindungssteifen Anlagenkasten hat sich bei unserem Leser bereits in der Praxis bewährt und bleibt auch beim Gewicht moderat. Foto Reinder Rutgers

Die neue Konstruktion ist etwa 40 % leichter und de facto verwindungsfrei. Das wird mittels einer diagonalen Verstrebung aus 18 x 18 mm Holzstäben (siehe Foto) erreicht. Diese sind genau auf Maß zugeschnitten und mittels Verbindungsplättchen und Konstruktionsholzkleber eingeklebt.

Wer sich aus irgendwelchem Grund, zum Beispiel weil die Anlage sehr verletzlich ist oder oft transportiert wird, einen sehr stabilen oder sehr leichten Untergrund wünscht, dem kann ich diese Bauweise nur empfehlen!

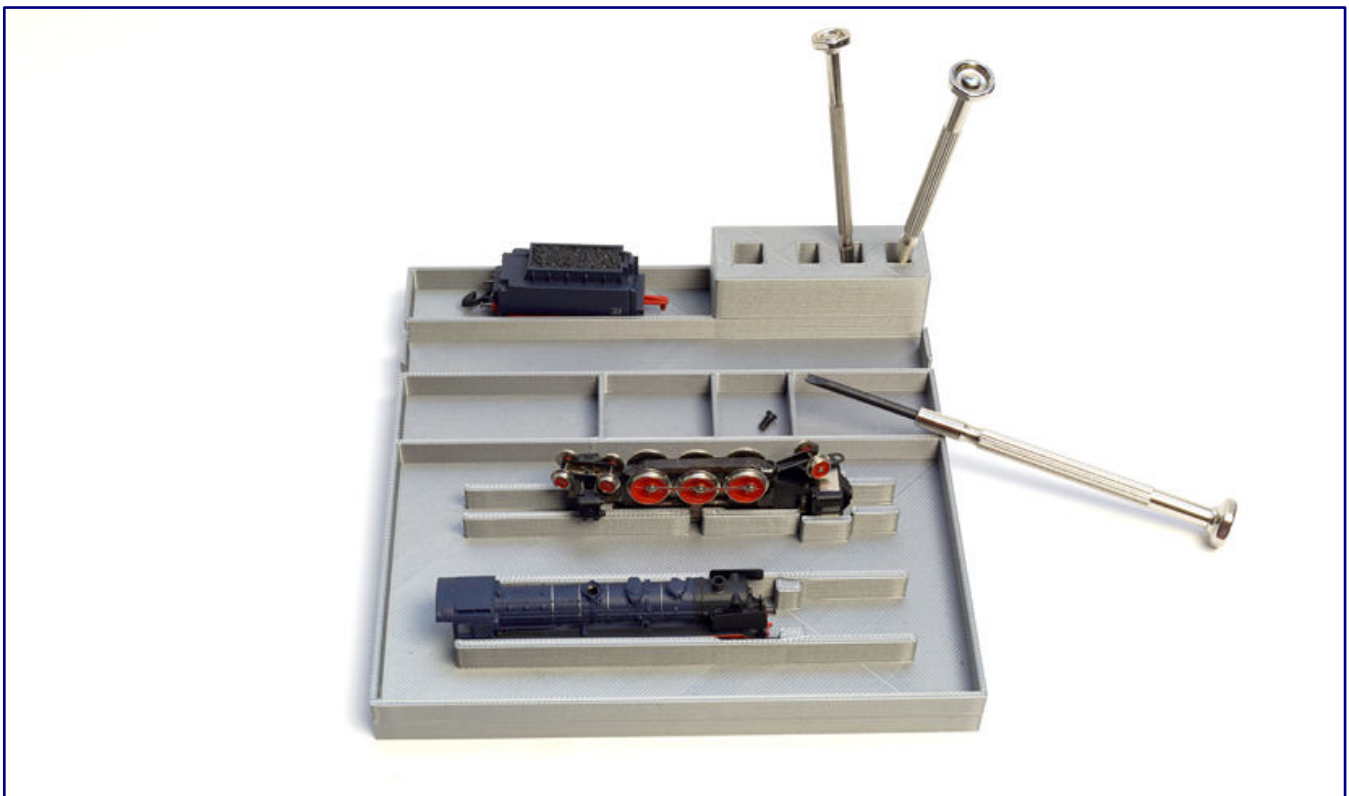
Reinder Rutgers (Niederlande), per E-Mail

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns und danken für diesen wertvollen Ratschlag, der gewiss vielen Lesern bei ihren Anlagenprojekten helfen wird. Immerhin richtet sich die Reihe, in der der Referenzartikel erschienen ist, vor allem an Anfänger und Wiedereinsteiger.

Praktische Wartungshilfen von Simateck:

Schon seit einigen Monaten bietet Michael Smolinski über seine Firma Simateck verschiedene Arbeits- bzw. Werkstattplatten an. Gedacht sind sie für das Warten und Reinigen verschiedener Spur-Z-Modelle aus dem Hause Märklin. Zu beziehen sind sie bislang nur über die Verkaufsplattform Ebay, wo er unter dem Verkäufersnamen „torsysteme24-shop“ zu finden ist.

Allen Werkzeugen gemein ist, dass sie ganze Lokomotiven oder Baugruppen von ihnen in einer definierten Lage fixieren sollen, damit der Modellbahner wichtige Arbeiten an ihnen durchführen kann und dafür beide Hände nutzen kann.



Auf dieser Aufnahme ist die ursprüngliche und eng modellbezogene Ausführung der Wartungsplatte von Simateck zu sehen. Sie eignet sich für verschiedene Dampflokomotive, die auf identischem oder sehr ähnlichem Fahrwerk konstruiert wurden. Inzwischen steht ein modulares System bereit, das wir in einem ausführlichen Praxisbericht zu einem späteren Zeitpunkt vorstellen wollen.

Entwickelt haben sich die wertvollen Helfer von modellspezifischen Komponenten zu einem modular konzipierten Wechselsystem auf breit nutzbaren Grundplatten. Wenn der Kunde zufrieden ist, lässt sich das eigene System also kostensparend weiter ausbauen.

Den Anstoß gaben dabei eigene Erfahrungen: Der Traum von der eigenen Modellbahn führt dazu, dass der eigene Fuhrpark anwächst, ohne den erforderlichen Auslauf zu erhalten. Schmutz und verharzende Schmierstoffe setzen den kleinen Modellen zu und schon ist der Bedarf nach Reinigung und Wartung vorhanden.

Zu wenig Hände und umkippende Modelle, die sich dann teilweise wieder oder weiter zerlegen, können Nerven kosten. Dagegen sollte etwas getan werden. Schnell wurde klar, dass die zentrale Haltehilfe auch durch Kleinteilfächer oder Werkzeugablagen sinnvoll ergänzt wird.

Das eigene Entwicklungsziel lautet folglich, zukünftig für jedes Märklin-Modell ein passendes Einsatzmodul zu bauen und so die wiederkehrende Lokpflege nicht nur im persönlichen Arbeitsumfeld zu erweitern.

Und deshalb beschäftigen auch wir uns in der nächsten Zeit ausgiebiger damit, um dann nachfolgend das Arbeiten mit diesen Hilfen im Rahmen unserer Wartungs-und-Pflege-Reihe einmal detailliert vorzuführen.

Herbstneuheiten von Märklin:

Kurz vor Redaktionsschluss hat Märklin die Herbstneuheiten 2024 bekanntgegeben. Im 40-seitigen Prospekt sind auch einige Modelle für unsere Spurweite zu finden. Doch vorab zu nennen ist vielleicht das neue Dampf- und Reinigungsdestillat, das auch als Reiniger für unsere Schienen und Modelle nützlich sein kann. Angeboten wird es in Fläschchen zu 50 ml (Art.-Nr. 02422) und 250 ml (02423).

Für die MHI fährt Märklin einen früheren Vorzeigezug der Bundesbahn auf: den Rheingold von 1962. Ziehen soll ihn die kobaltblau-beige Bügelfalte E 10¹² (88415), die aber abweichend zur Vorbildlok eine vorne umlaufende Griffstange erhält, was mit einer geänderten Betriebsnummer aus dem Baujahr 1963 schon korrigiert gewesen wäre. Was der Hersteller hier als Kompromiss sieht, werten wir als (vom Kunden allerdings leicht behebbaren) Fehler.



Dieser Rheingold erscheint, verteilt auf zwei Wagenpackungen (Art.-Nr. 87284 & 87266) sowie die einzeln erhältliche Lok (88415) als Sonderserie für die Märklin-Händler-Initiative. Foto: Märklin

Der sechstellige Zug in identischer Lackierung verteilt sich auf die Wagenpackungen 1 (87284) und 2 (87266). Die erste enthält den Buckelspeisewagen WR4üm-62 der DSG sowie je einen Großraumwagen Ap4üm-62 und Abteilwagen Av4üm-62. Weil der Zug ohne Aussichtswagen AD4üm-62 nicht komplett ist, finden wir diesen zusammen mit zwei weiteren Avüm-62 in der zweiten Packung.

Wie auch bei der Lok ignoriert Märklin hier die gewählte Form der Glaskanzel, die zu den 1963 für den Rheinpfel nachgebauten Exemplaren passt. Sie trugen nicht den Schriftzug „Rheingold“ unter dem Aussichtsberich, der hier aufgedruckt werden soll, kamen aber auch in den Rheingold-Umläufen zum Einsatz. Ausgestattet werden alle Wagen mit Kurzkupplungen.

Die Güterwagenpackung „Sekttransport“ (82553) besteht aus zwei werksseitig patinierten Wagen GI Dresden und bedient die Epoche II. Die hellen Seitenflächen mit der Werbung für die Kessler-Sekt GmbH aus Esslingen erinnert an einen früheren Märklin-Museumswagen.

Die Freunde der Epoche IV werden mit zwei Neuheiten bedacht. Zu nennen ist zunächst für die Freunde der Bundesbahn die Dampflokomotive der Baureihe 038 mit Wannentender (88909). Sie setzt die Bronzefinguss-Serie fort und erscheint erstmals mit drei Domen auf dem Kessel.



Der Bronze-Feinguss beschert uns Zetties eine interessante Formvariante der preußischen P8 als Baureihe 038 mit Wannentender und Indusi-Einrichtung (88909). Foto: Märklin

Markant sind auch der rechts am Führerhaus hervorstehende Indusi-Kasten und die Nachbildung des Indusi-Lokmagneten ebenfalls auf der rechten Seite. Technisch folgt die Lok, wie auch schon die zuvor erwähnte Bügelfalte, dem aktuellen Märklin-Technikstand.

Die zu jener Zeit hinter der deutsch-deutschen Grenze ansässige Reichsbahn erhält für ihren Fuhrpark eine Dampfschneesleuder mit Kohletender (87360). Das Einordnen in den Nummernkreis der Personenwagen macht deutlich, dass sie ohne begleitende Lok erscheint, die also



Die Henschel-Dampfschneesleuder (87360) erscheint einzeln mit den Anschriften der DR für Epoche III. Foto: Märklin

beliebig beigegeben werden kann. Das Schleuderrad ist, wie auch bei den früheren Auflagen, elektrisch angetrieben.

Und selbst die Epoche VI wird von Märklin nicht vergessen. Der Vectron erscheint nun als Elektrolokomotive Reihe 383 der ČD-Cargo aus Tschechien (88235). Diese noch sehr junge Konstruktion trägt einen Werbeaufdruck ihrer Bahnverwaltung, Märklin sieht sie als Zugpferd für die Containertragwagen aus dem vor einigen Monaten ausgelieferten Wagendisply.

Tolle, neue Figuren aus Amsterdam:

Aus Amsterdam erreichten uns gleich drei neue Figurenpackungen von Artitec (<https://artitec.nl>). Drei „Zimmerleute 1920 – 1990“ (Art.-Nr. 5220002) können sich nun mit den vier „Industrierangierern“ (5220005) an die Arbeit machen. Dabei werden sie wegen ihrer authentischen Körperhaltungen, guten Detaillierung und gelungenem Farbauftrag zweifelsfrei eine gute Figur machen.



Drei neue Figurensätze hat Artitec im September ausgeliefert: „Zimmerleute 1920 – 1990“ (Art.-Nr. 5220002; links), „Industrierangierer“ (5220005; Mitte) und „Traktorfahrer“ (5220006; rechts). Traktor und Heuwagen gehören nicht zum Lieferumfang der Figuren.

Das gilt auch für die drei „Traktorfahrer“ (5220006), die wenig später ebenfalls ausgeliefert wurden. Diese sitzenden Figuren sind vorrangig für Artitec-Modelle gedacht, werden künftig bestimmt auch auf fremden Modellen anzutreffen sein und sie in gleicher Weise beleben.

Asoa kündigt Abschied an:

Klaus Holl ist mit seiner Marke Asoa (<https://asoa.de>) nicht nur den Spur-1-Freunden ein Begriff. Seit immerhin 38 Jahren bietet er für fast alle Baugrößen Schotter und andere Gestaltungsmaterialien an. Doch damit soll aus Alters- und Gesundheitsgründen nun bald Schluss sein, wie er auf seinen eigenen Seiten mitteilt.

Stolz sei er, einen kleinen Teil zur enormen Entwicklung in der Landschaftsgestaltung beigetragen zu haben. Mit derart bescheidenen Worten wird ein Dank an die Kunden und Vertriebspartner gerichtet und gebeten, sich bei bestehenden Wünschen noch mal einzudecken.

Fortgeführt wird nämlich nur der Vertrieb von Zubehör für die Baugröße 1, sobald die Vorräte an Schotter und anderem Gestaltungsmaterial erschöpft sind. Aus vorhandenen Vorräten wurden zuvor noch möglichst viele Produkte hergestellt und eingelagert, um sie nun nach und nach abzuverkaufen.

Wir bedauern den Schritt, können ihn aber sehr wohl nachvollziehen. So wünschen wir Klaus Holl und seiner Belegschaft für die Zukunft alles Gute und vor allem Gesundheit.

Herbstneuheiten auch bei Faller:

Der Bausatz- und Zubehöranbieter Faller (<https://www.faller.de>) aus dem Schwarzwald hat ebenfalls Herbstneuheiten vorgestellt. Neben verschiedenen Hilfsmitteln sind auch zwei neue Bausätze für unseren Maßstab darin enthalten.

Der fünfständige Ringlokschuppen „Freilassing“ (Art.-Nr. 282725) ist der Höhepunkt der neuen Produkte, die die Kunden erwarten. Mit seiner sandgelben und weiß umfassten Fassade macht er auf sich aufmerksam und verortet sich zugleich in Bayern.

Seine Dachreiter und Seiten- wie Rückfenster lockern das Aussehen auf und folgen der denkmalgeschützten Vorlage, die heutzutage Sitz eines Eisenbahnmuseums (lokwelt.freilassing.de) ist und auch Fahrzeuge des Deutschen Museums München beherbergt. Für uns überraschend handelt es sich bei dieser Formneuheit um einen Kunststoffbausatz, der zu den Teilungen der Märklin-Drehscheibe passt und Dampflokomotiven bis 120 mm Länge Platz zu bieten weiß.



Hauptneuheit für den Herbst 2024 ist der fünfständige Ringlokschuppen „Freilassing“ (Art.-Nr. 282725), ein klassischer Polystyrol-Bausatz. Foto: Faller.

Der Hartkartonbausatz der Sägemühle (282751) ist die Farbvariante eines vor einigen Jahren erschienenen Produkts, das mit beigefarbenen gefüllten Gefachen im Fahrwerk und rotbraunen Fensterläden sehr ansprechend und harmonisch wirkt. Wasserrad, Hundehütte und Holzelemente vervollständigen dieses Angebot.

Zum Gestalten von Anlagen erscheint Islandmoos in den Farbtönen Grün (170431) und Olivgrün (170432) zu je 50 Gramm. Dieses Relikt des Landschaftsbaus aus den Siebzigern und Achtzigern kann auch heute noch gute Ergebnisse erzielen, wenn es passend beflockt wird. Seine Felsfolien im DIN-A3-Bogen bietet Faller nun auch in Rotbraun (171803) und Hellgrau (171804) an.

Vier Klebstoffe zählt der Prospekt noch auf, die auch eine Produktänderung bedeuten können: Expert-Alleskleber (170484; 30 g), schottergrauer Einbettleim (170662; 260 g), Expert-Plastikkleber (170492; 25 g) und Schotterkleber (170481; 100 g). Der neue „Wegweiser für den Anlagenbau“ (190852 | 190852GB)

ist spurweitenübergreifend konzipiert, wird bei den Inhalten zum Faller-Carsystem und dem hauseigenen Kirmesmodellbau aber an den Bedürfnissen der Zetties vorbeigehen müssen.

AZL liefert auch im September aus:

Einige Lok- und Wagenmodelle gelangen aktuell bei American Z Line zur Auslieferung. Dies ist zunächst die EMD SD70ACE der Union Pacific in der historischen Katy-Lackierung (Art.-Nr. 63109-4B). Die schwarze EMD SD50 (65000-1 / -2) trägt hingegen die Lackierung ihres Betreibers Norfolk Southern.



Zu den aktuellen Auslieferungen gehören die EMD SD40-2 der BNSF in Swoosh-Gestaltung (Art.-Nr. 64210-1; Bild oben links), die ALCO RS-3 der Norfolk & Western (63322-1; Bild oben rechts), Ortner-Schüttgutwagen für die SCL (905359-2; Bild unten links) und die 4180-Druckluftentladewagen der Rio Grande (916032-1; Bild unten rechts). Fotos: AZL / Ztrack

Die EMD SD40-2 der BNSF wird in der sogenannten Swoosh-Version mit drei verschiedenen Betriebsnummern angeboten (64210-1 bis -3). Ein markantes Äußeres haben auch die Programmrückkehrer ALCO RS-3 der Norfolk & Western in der Phase-III-Gestaltung (63322-1 / -2).

Für die Rio Grande fahren nun die 4180-Druckluftentladewagen vor, die in Doppel- (916032-1) und Viererpackungen (906002-1) zur Auswahl stehen. Das Orange ihrer Lackierung sorgt für einen Blickfang im Wagenverbund der Güterzüge.

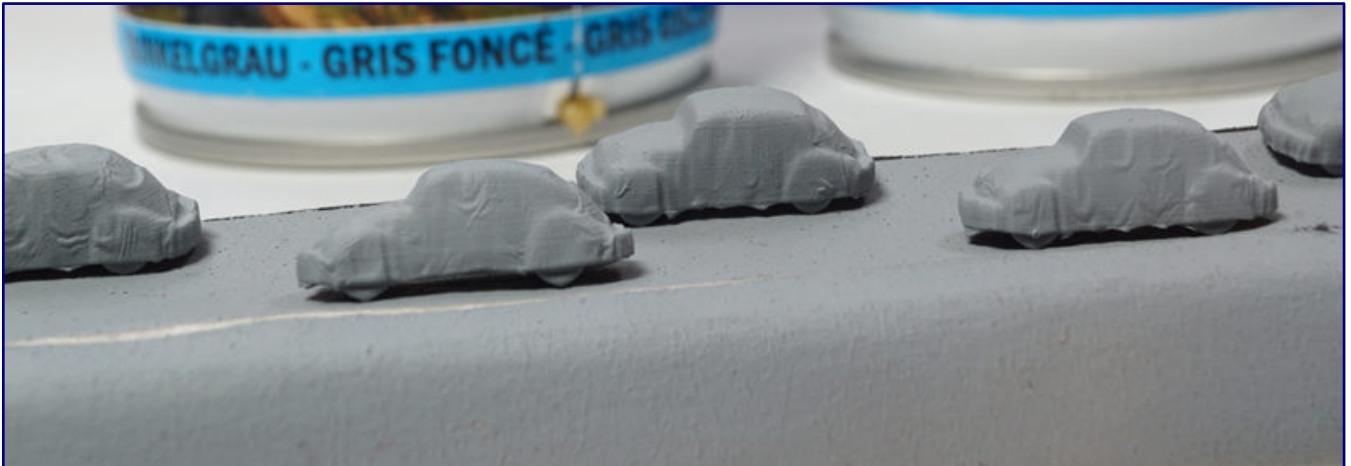
Ortner-Schüttgutwagen für die Seaboard Coast Line (SCL) sind hingegen in zwei Zweierpackungen zu haben (905359-1 / -2). Auch der Weitsicht-Güterzugbegleitwagen erscheint für die Canadian Pacific mit zwei Betriebsnummern (921024-1 / -2). Einzeln angeboten werden 53-Fuß-Container von CSX Intermodal (95107).

Fotos aller Neuheiten sind auf den Herstellerseiten (<https://www.americanzline.com>) zu sehen.

MrZtraX ist wieder sehr aktiv:

Raffaele Picollo aus Genua war seit Erscheinen der Autotransportwagen Off 52 von Märklin sehr aktiv und hat seine als passendes Ladegut geplanten „Käfer unter Plane“ überarbeitet und zur Serienreife entwickelt.

Noch einmal verbessert wurde der Faltenwurf der Planen und die Zahl an dargestellten Varianten, damit der Betrachter keine Wiederholungen erkennen kann. Herausgekommen sind 16 verschiedene Varianten, womit es innerhalb einer Märklin-Wagenpackung keine einzige Wiederholung gibt.



Noch ein Mal überarbeitet wurde der Faltenwurf bei den „Käfern unter Plane“ von MrZtraX. Inzwischen sind die Modelle auch schon lieferbar. Achtung: Unser Foto zeigt noch die ursprünglichen Handmuster, auf denen auch die Herstellerzeichen noch nicht angebracht sind.

Angeboten werden die 3D-Druck-Lösungen als Rohlinge (Art.-Nr. VWKÄTP-16R) oder Fertigmodelle (VWKÄTP-16P) unter seiner Marke MrZtraX (<http://www.mrztrax.com>). Zum Redaktionsschluss lagen uns erst die Muster der ersten Entwürfe vor.

Die endgültigen Modelle möchten wir noch mit einem separaten Bericht würdigen, sobald sie und auch die „Opel unter Plane“ der Modellbahn-Union vorliegen, um passende Belade- und Zugbildungsanregungen an unsere Leserinnen und Leser zu geben.

Märklin-Auslieferungen im September:

Mit der Personenzug-Tenderlokomotive der Baureihe 78 (Art.-Nr. 88069) ist nun auch die passende Lok zur Wagenpackung 87503 ausgeliefert worden, deren Verfügbarkeit wir bereits gemeldet hatten. Die preußische Maschine trägt Epoche-III-Anschriften der DR und folgt einem derjenigen Exemplare, die für den Inselbetrieb wegen starker Winde mit Witte-Windleitbleche ausgerüstet wurden.



Die Baureihe 78 für den Betrieb auf Rügen trug bei der DR Witte-Windleitbleche (Art.-Nr. 88069). Foto: Jörg Erkel | 1zu220-Shop

Diese geben der Dampflok ein völlig neues, wenngleich auch authentisches Äußeres. Mit Glockenankermotor, fahrtrichtungsabhängiger LED-Beleuchtung, vollständigem und beweglichem Gestänge, Nachbildung der Bremsen und Sandfallrohre sowie Schienenräumer ist sie auch technisch auf aktuellem Stand.

Ebenfalls ausgeliefert wurde im aktuellen Berichtszeitraum der Weihnachtswagen 2024 (80634), ein Personenwagen Ci wü 04/05 in der Grundfarbe Violett mit tannengeschmückter Schneelandschaft.

Sommerfest in Neuengeseke:

Am 25. August 2024 haben die Modelleisenbahner Soest (MES 03 Soest e.V) ihr Sommerfest mit einem Betriebstag auf allen Vereinsanlagen gefeiert. Zusätzlich wurde auch die vereinseigene LGB-Modulanlage im Freigelände in der Neuengeseker Heide gezeigt, die zum Verkauf steht.

Bei Kaffee und Kuchen oder Würstchen vom Grill ließ es sich dort einige Stunden gut aushalten und fachsimpeln. Für Zetties lohnte ein Besuch, weil auch eine große pur-Z-Segmentanlage zu sehen ist, an der im Rahmen des Ergänzens um einen Schattenbahnhof wieder gebaut wird. Der Betrieb erfolgt digital im DCC-Format mit Hilfe der Zentrale z21 von Roco.



181 213-0 „Saar“ verlässt während des Sommerfests den Schattenbahnhof mit einem Container-Ganzzug und macht sich auf die Reise über die große Segmentanlage des Vereins.

Als Nachtrag zum 20-jährigen Vereinsbestehen im letzten Jahr würdigen wir das Ereignis auch mit einem Beitrag auf **Trainini TV**, der taggleich erschienen ist. Die meisten Sequenzen wurden bereits im letzten Jahr gefertigt, doch gab es bei den begleitenden Interviews eine Tonpanne, weshalb der Film nicht termingerecht zum Jubiläumsjahr fertigzustellen war.

Neues von Busch:

Leider zu kurzfristig, um es unseren Lesern noch rechtzeitig mitteilen zu können, informierte der Zubehör- und Gestaltungsmaterialhersteller Busch über einen Umzug, den er mit einer feierlichen Eröffnung begangen hat.

Das Auslieferungslager und die Produktionsstätte wurden von Viernheim nach Schönheide verlegt, wo es erstmals auch einen Werksverkauf für Endkunden gibt sowie Fachhändlern die perfekte Präsentation eigener Produkte gezeigt werden soll.

Als auch für die Spur Z brauchbare Neuheit wurde der Aqua-Liner zur Gewässergestaltung (Art.-Nr. 7169) vorgestellt: einfach auf die Flasche drücken und die heraustretende, pastöse Masse zu einer glatten Wasseroberfläche formen – so verspricht es der Hersteller.



Verlage veröffentlichen die Kalender 2025:

Nach und nach veröffentlichen die einschlägigen Verlage nun ihre verschiedenen Kalender für das kommende Jahr. Bei VGB | Geramond ist das bislang nur „Modellbahn-Träume 2025“ mit hervorragend fotografierten Anlagen von Joseph Brandl.

Der EK-Verlag hingegen hat bereits alle seine Kalender-Editionen lieferbar gemeldet. Neben baureihenbezogenen Fotokalendern oder solchen zu engen Themenbereichen des Vorbilds ist hier vor allem „Modellbahnen 2025“ (Art.-Nr. 5943) zu nennen.

Selbstverständlich wird es auch wieder einen **Trainini Fotokalender 2025** zum Selbstausschneiden geben. Die Bildauswahl wurde noch nicht final getroffen, geplant ist das Veröffentlichen für etwa Mitte November.

Herpa verlegt Produktionsteile ins Ausland:

Bereits am 29. Juli 2024 teilte Herpa mit, dass es wie die meisten Unternehmen in Deutschland an der schwachen Konjunktur mit Konsumflaute und Kaufzurückhaltung sowie hohen Energiekosten leide. Deshalb solle ein mit einer Wirtschaftsberatung entwickeltes Szenario greifen:

„Aufgrund von Marktveränderungen und signifikantem Umsatzrückgang sieht sich Herpa Miniaturmodelle GmbH gezwungen, Teile der Produktion ins Ausland zu verlagern. Diese strategische Entscheidung ist notwendig, um sicherzustellen, dass die verbleibende Produktion weiterhin effizient und rentabel am Standort in Dietenhofen gesichert werden kann.“

Welche Produktionsteile und welchen Umfang dies betrifft, war der Information nicht zu entnehmen. Werksbesichtigungen zu den jährlich stattfindenden Sommerfesten lassen aber darauf schließen, dass die Flugzeugkollektion auch bislang schon nicht in Dietenhofen produziert wurde, denn vorgeführt wurde dort nur das Herstellen der Automodelle.

Offen und fraglich bleibt für uns daher, ob nach dem Umsetzen der beschriebenen Maßnahmen überhaupt noch in einem nennenswerten Umfang am deutschen Heimatstandort produziert wird. Auch den Fokus auf die Lieferfähigkeit der Waren während der Verlagerungen versehen wir mit einem Fragezeichen, denn avisierte Liefertermine wurden nach unseren Erfahrungen schon bisher nur in wenigen Ausnahmefällen gehalten und teilweise um ein Jahr und sogar länger überschritten.

Mitte September wurde dann noch mitgeteilt, dass bereits zum Monatsbeginn Johannes Kraus neu in die Geschäftsführung eingetreten ist. Er ist bereits seit 24 Jahren im Unternehmen und mit den Abläufen und Strukturen bestens vertraut, wie es heißt. Zum 1. Januar 2025 soll die Doppelspitze dann mit dem Ausscheiden von Dipl.-Ing. Hermann Prinz zu Leiningen enden, um neue Aufgaben im Familienunternehmen wahrzunehmen.

Johannes Kraus plane, Herpa durch effektive Produktionsmethoden, angepasste Vertriebsstrukturen und dem Erschließen neuer Absatzmärkte wettbewerbsfähig und zukunftssicher aufzustellen.

Verpflegungsstand bei Yellow Dwarf:

Einen Donut-Stand (Art.-Nr. 60485) meldet uns Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) als Neuheit für den September. Eine solche Verkaufsbude für dieses Gebäck kann sicher auch außerhalb der USA seinen Platz finden, denn auch in Europa wird diese Süßigkeit auf Jahr- und Weihnachtsmärkten, der Kirmes oder sogar ohne besonderen Anlass auf dem Marktplatz angeboten.



Ein weiterer Abschied steht bevor:

Jörg Seitz informierte uns über das bevorstehende Ende seiner Kleinserienproduktion. Wie inzwischen auch auf den Seiten von JSS-Elektronik (<https://jss-elektronik.de>) zu lesen ist, endet der Geschäftsbetrieb mit Ablauf des 31. Dezember 2024.

Neben verschiedenen Digitalkomponenten gehörten vor allem auch Lokdecoder zum Lieferprogramm, die das MM-Protokoll verstanden und so schon in den ersten Digitaljahren der Spur Z darauf ausgerichtet waren, Märklin-Komponenten auch für unsere Baugröße zu nutzen. Noch lieferbar ist jetzt das CAN-Interface, das auf den Firmenseiten vorgestellt und angeboten wird.

Einige Farbarbeiten am Rohling sind erforderlich, bis der Donut-Stand (Art.-Nr. 60485) aussieht, wie auf dieser Aufnahme. Foto: Yellow Dwarf

Inhaber Jörg Seitz beendet seine Information an unsere Redaktion mit dem „besten Dank für die immer tolle Zusammenarbeit und den tollen Artikeln“. Diesen Dank können wir nur erwidern und freuen uns, dass er privat der Spurweite Z und unserem Magazin treu bleiben wird.

Der Panzer-Shop NL ist wieder aktiv:

„Aufgrund der Beliebtheit der letzten Z-Neuheiten haben wir beschlossen, noch einmal mehr Zeit und Mühe in die Spur Z zu investieren!“, heißt es vom Anbieter Panzer-Shop NL (<https://www.panzer-shopnl.de>). So sind nun einige Neuheiten auf die Seiten gestellt worden, die aktuell 5-jähriges Jubiläum feiern.

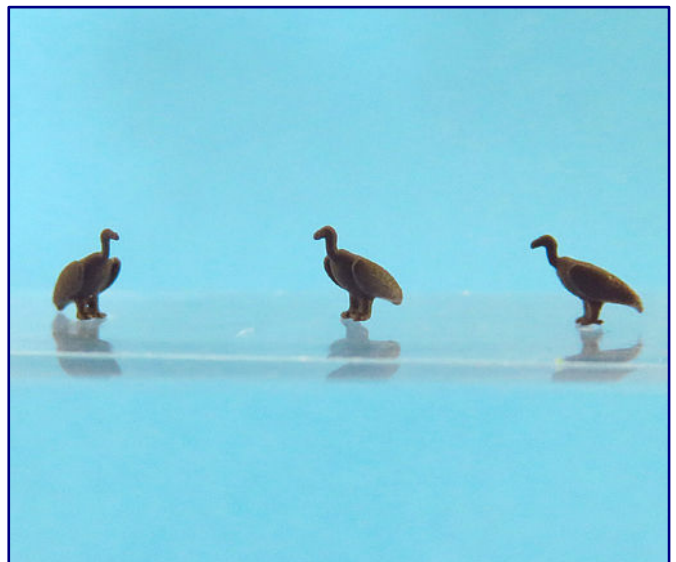
Zu den Neuheiten, die dort zu finden sind, gehören zivile und militärische Fahrzeuge: Iveco Magirus 110-17 mit Pritsche oder Plane (für das THW), der Magirus-Deutz M11 als Tankfahrzeug, der Magirus-Deutz Jupiter in den Ausführungen für die Feuerwehr und als Tankfahrzeug der Luftwaffe oder der Mercedes-Benz 1017 mit Plane.

Interessante Modelle stellen auch das Löschgruppenfahrzeug 16-12 auf Basis von Mercedes-Benz NG („Neue Generation“), oder die automobilen Klassiker Unimog 404 mit Pritsche oder der Volkswagen T3 dar. Der Laster ZIL-157 mit Plane und die Anhänger Zremb P-402 und Transporta P-32 dokumentieren eher den Bestand der früheren NVA.

Der LKW M35 2.5t 6x6 und das Halbkettenfahrzeug M5A1 waren beim US-Militär verbreitet. Den Bandvagn 206 ordnet der Anbieter den militärischen Fahrzeugen der Niederlande zu. Jagdpanzer IV, Kampfpanzer Tiger I sowie Speicherkran Sd.Kfz.9 folgen Vorbildern der Wehrmacht. Der MAN KAT1 6x6 mit Plane ist ein geländegängiger Lkw der Bundeswehr.

Neue Tierfiguren bei Klingenhöfer:

„Weiß der Geier...“, fährt es uns durch den Kopf und so manches Mal möchten wir ihn vielleicht im Maßstab 1:220 persönlich fragen. Deshalb gibt es nun 0,4 cm lange Exemplare dieser Aasfresser (Art.-Nr. Z-TG08) bei Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoefer.com>). Ausgewählt wurde der Gänsegeier, der vielseitig einsetzbar ist und auch in Teilen Deutschlands wieder heimisch wurde.



Das Nilpferd mit Kopf oben (links) und drei Gänsegeier (rechts) sind aktuelle Neuheiten von Klingenhöfer Miniaturen. Fotos: Klingenhöfer Miniaturen

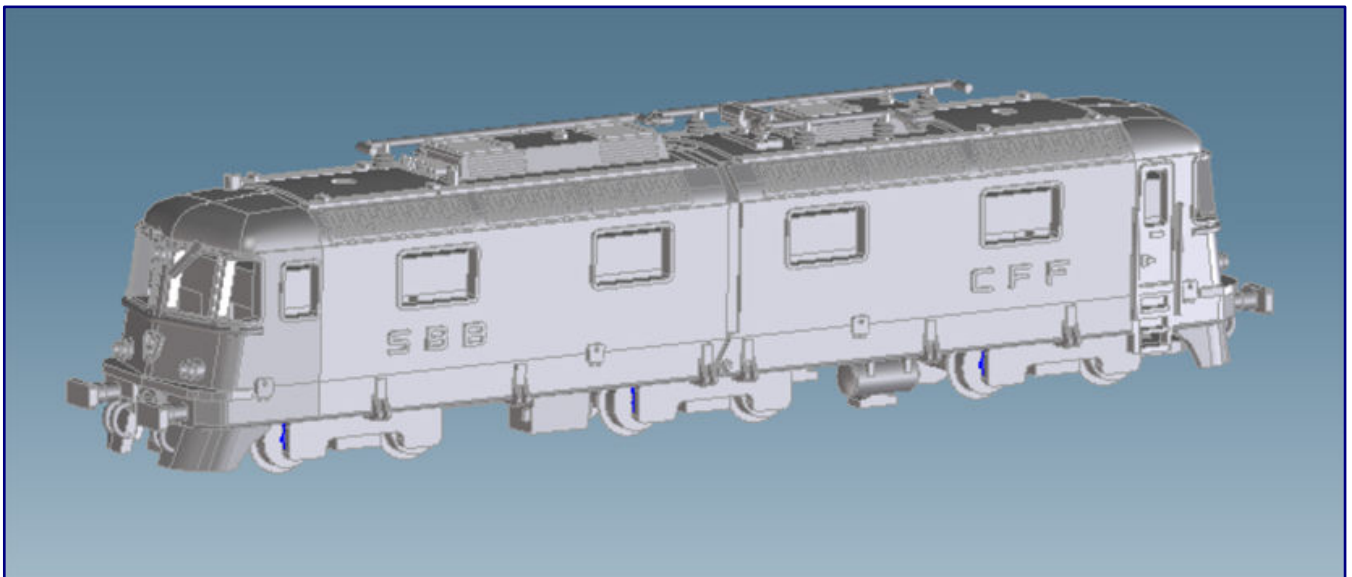
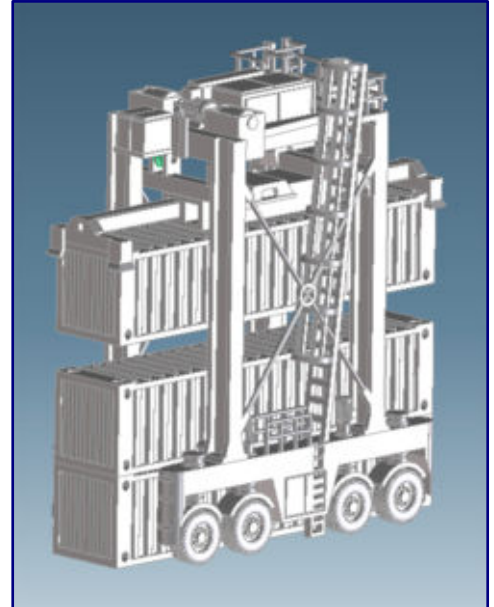
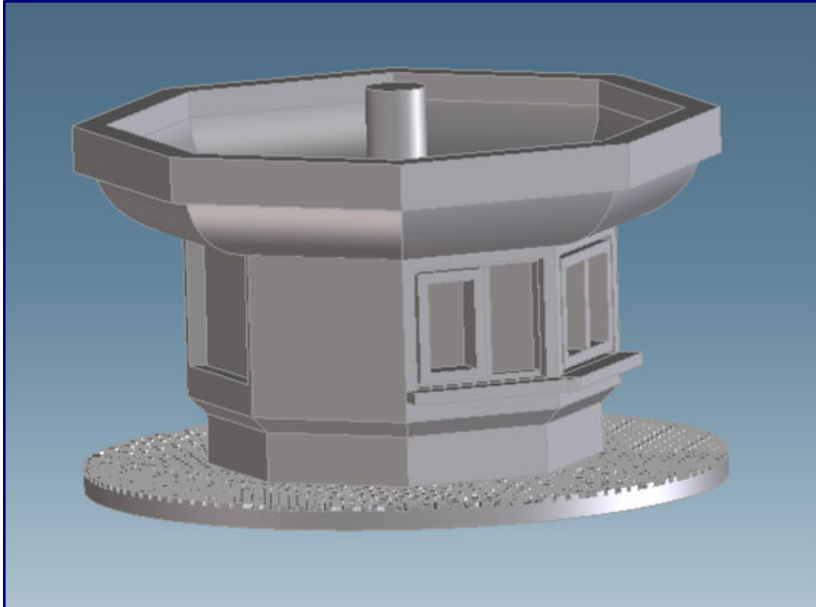
Der Anbieter ruft selbst zum kreativen Einsatz auf: So wird ein auf einem Grabstein hockender Geier vielleicht eine Friedhofsszene auflockern oder Filmerinnerungen wecken, aber neben der freien Wildbahn kann er natürlich auch im Zoo wohnen oder eine Greifvogel-Flugschau bereichern.

Das Nilpferd (Z-TN03-1) heißt zoologisch Flusspferd und deutet damit bereits an, dass es keineswegs im Umfeld von Pyramiden gesichtet wird. Vermutlich wird der behäbig wirkende Dickhäuter eher im Spur-Z-Zoo anzutreffen sein, wo Zaun oder Glasscheibe für den Schutz von Tier und Mensch sorgen. Das Modell hält den Kopf hoch, zeigt aber seine gewaltigen Zähne nicht. Tatsächlich können diese Tiere Menschen sehr gefährlich werden!

Auch in der Sommerpause aktiv:

Die verkündete Sommerpause ist noch nicht zu Ende, da teilt uns NoBa-Modelle (<https://www.nobamodelle.de>) bereits erste Neuheiten mit, die bald lieferbar sind. Den Anfang macht ein Pilzkiosk (Art.-Nr. 4136 ZR / 4136 ZRF), der die namensgebende Form aufweist, aber bitte nicht mit den „Milchpilzen“ verwechselt werden soll.

Ein „Straddle Carrier“ (3202 ZR / 3202 ZRF) ist ein zeitgenössisches Verschub- und Stapelfahrzeug für Schiffscontainer verschiedener Größen. Auch dieses ist nun neu im Programm und wird mit drei Containern gezeigt, die die Funktion sicher anschaulich machen.



Pilzkiosk (Art.-Nr. 4136 ZR / 4136 ZRF; Bild oben links), „Straddle Carrier“ (3202 ZR / 3202 ZRF; Bild oben rechts) und die Re 6/6 als Prototyp mit geteiltem Lokkasten (5026 ZR / 5026 ZRF; Bild unten) sind die ersten Herbstneuheiten bei NoBa-Modelle. CAD-Darstellungen: NoBa-Modelle

Schon etwas längeren Vorlauf hatte die Schweizer Ellok Re 6/6 (5026 ZR / 5026 ZRF) mit einer Länge über Puffer von 88 mm. Sie ist nicht mit dem Märklin-Modell identisch, sondern bildet einen Prototyp mit geteiltem Lokkasten nach. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unseren Artikel (mit Vorbildfoto) in **Trainini®** 5/2024.

Der Antrieb erfolgt mit Hilfe von zwei angepassten Shorty-Fahrwerken, in der Lokmitte kommt ein nicht angetriebenes Rokuhan-Drehgestell mit Stromabnahme zum Einsatz, um für ausreichend Kontaktsicherheit zu sorgen.

Neues Carstens-Buch erscheint bald:

Am 15. Oktober soll mit „Güterwagen Band 10“ der nächste Teil der renommierten Buchreihe erscheinen, die seit rund dreißig Jahren nach und nach sämtliche Güterwagen-Gattungen strukturiert und fundiert abarbeitet. Erscheinen wird Teil 10 wieder im Eigenverlag von Stefan Carstens (<https://www.stefancarstens.de>).

Der bald verfügbare Band widmet sich nun den Tieflade- und Tragschnabelwagen und damit einer im Modell besonders interessanten Typenfamilie, die Betrachterblicke auf sich zu ziehen vermag. Inhaltlich wird die Entwicklung von 1869 bis heute beschrieben. Ein Fokus liegt unter anderem auf der Rolle von Krupp als Hersteller und den Einfluss der Energieversorger.

Vertriebspartner sind unverändert die Modellbahn-Union, die Lokomotive-Fachbuchhandlung und Asoa. Vermutlich wird dieser Titel auch im elektronischen Vertrieb des Eisenbahn-Kuriers auftauchen.

US-Rangierdampflok ist ausgeliefert:

Rokuhan hat seine leichte Rangierdampflok „USRA 0-6-0 Switcher“ in den Vereinigten Staaten ausgeliefert. Die Vorlagen dieser Neuheit wurden von der zwischen 1917 und 1920 bestehenden USRA genormt und von ALCO zwischen 1918/19 in einer Gesamtstückzahl von 255 Exemplaren gebaut.

Die laufachslosen Schlepptenderdampflokomotiven waren neben dem Verschiebedienst auch auf Nebenbahnen zu Hause und bei vielen Bahngesellschaften im Einsatz. Die mit der ersten Auflage mit gleich drei Betriebsnummern bedachten Baltimore & Ohio zählte 40 Exemplare ihr Eigen.



Die USRA 0-6-0 „Switcher“ erscheint bei Rokuhan zunächst in der Ausführung der Baltimore and Ohio. Drei Betriebsnummern stehen zur Auswahl, darunter die hier gezeigte 386 (Art.-Nr. T040-1).

Zur Auswahl stehen die Betriebsnummern 386 (Art.-Nr. T040-1), 353 (T040-2) und 365 (T040-3). Alle drei Modelle sind baugleich und sind ab Werk mit Klauenkupplungen ausgestattet, die zu denen von AZL, Micro-Trains und WDW Full Throttle passen. Das Stirnlicht ist beleuchtet, als kleinster befahrbarer Radius wird 195 mm angegeben.

Da diese Neuheit den Eintritt von Rokuhan mit Rollmaterial in den US-Markt bedeutet, werden wir uns die Modelle noch genauer anschauen, nachdem sie inzwischen auch in unserer Redaktion eingetroffen sind. Demnächst soll ein ausführliches Vorstellen mit Testbericht an dieser Stelle folgen.

Messe in Friedrichshafen:

Vom 1. bis zum 3. November 2024 findet in der Messe Friedrichshafen am Bodensee wieder die Faszination Modellbau statt, die sich mit unverändertem Konzept als Internationale Modellbahnausstellung schmückt und auch wieder ein Echtdampftreffen beherbergt.

Für die Spurweite Z agieren unverändert die Z-Freunde International e.V. als Generalaussteller auf einer Fläche von 14 x 7 Meter. Was darauf gezeigt werden soll und ob es überhaupt Premierien im Maßstab 1:220 geben wird, wurde bis Redaktionsschluss nicht mitgeteilt.

Besuchsinteressenten empfehlen wir, sich aktuell mit allen Informationen auf den Messeseiten zu informieren: <https://www.faszination-modellbau.de>.

Modellbahn-Union von einem Brand betroffen:

Die in **Trainini TV** Folge 29 bereits angekündigten „Autos unter Plane“ in der Version 2 (Art.-Nrn. MU-Z-A00137) zum Beladen der ebenso neuen Off-52-Einheiten von Märklin, sind bei der Modellbahn-Union inzwischen verfügbar. Erhältlich ist dieses Ladegut-Duo, das sich an historischen Vorlagen von Opel orientiert, auch fertig bemalt (MU-Z-A50137). Wir möchten diese Neuheit noch ausführlich vorstellen, sobald uns dies möglich ist.



Der Brand einer Halle auf dem Nachbargrundstück zog leider auch die Geschäftsräume der Modellbahn-Union in Mitleidenschaft, weshalb der Laden- und Reparaturbetrieb sowie das Ausliefern aus diesem Lagern vorerst ruhen müssen. Foto: Modellbahn-Union

Leider musste der Lagerverkauf vorerst eingestellt werden, auch die RTS-Landschaftsbauseminare können nicht stattfinden, solange das Gebäude nicht nutzbar ist. Grund dafür ist der Brand in einer Nachbarhalle am 28. September 2024. Zwar konnte die Feuerwehr ein Übergreifen der Flammen auf das Gebäude der Modellbahn-Union verhindern, aber eindringendes Löschwasser hat Schäden im Lager, Geschäft und in der Werkstatt hinterlassen.

Deshalb hat sich der Händler dazu entschieden, keine neuen Bestellungen anzunehmen, solange unklar ist, welche Produkte beschädigt oder vernichtet wurden. Die Bestellfunktion für alle Artikel, abgesehen von Neuheiten, ist vorerst deaktiviert. Zu aktuell bestehenden Bestellungen werden Informationen gegeben, sobald dies möglich ist und der weitere Verlauf einschätzbar wird.

Im Betrieb ist unverändert die Zentrale im niederrheinischen Issum, die auch der Produktionsstandort ist. Selbst produzierte Ware, die deshalb unverändert angeboten werden kann, ist auf den eigenen Seiten entsprechend grün gekennzeichnet. Das trifft auch für die genannte Spur-Z-Neuheit prinzipiell zu.

3D-Druck-Anbieter Hoimat:

Ein noch recht junger Kleinserienanbieter für die Spurweite Z hat in Kronshagen seinen Sitz. Von dort bietet Zhuoya Guan unter dem Handelsnamen Hoimat (<https://www.hoimat3d.de>) verschiedene Modelle für die Spurweite Z an, die mittels 3-Druck hergestellt werden.

Darunter sind vertraut wirkende Gebäude, aber auch ausgefallenerer Zubehörteile, die in unserem Maßstab eher Mangelware sind, wie beispielsweise der Leuchtturm Westerheversand oder ein modernes Bushaltestellenhäuschen.

Interessenten empfehlen wir, die Seiten einmal mit Fokus auf den eigenen Bedarf durchzusehen. Auch Anregungen nimmt dieser Hersteller unseres Wissens gern entgegen.

Z-Otti bietet drei Neuheiten:

Hans-Jörg Ottinger legt bei allen seinen Bausätzen großen Wert darauf, dass nicht nur Profis diese zusammenbauen können. Die Konstruktion ist daher so ausgelegt, dass möglichst viele gebogen wird und es jedem möglich sein sollte, die verbleibenden Stellen zu löten.

Basismaterial der Bausätze ist 0,2 mm starkes Neusilberblech, eine ausführliche Foto-Baubeschreibung liegt immer bei. Mit diesen Grunderläuterungen stellen wir nun zwei Herbstneuheiten vor: Der Dieseltriebzug der Baureihe 628 / 629 hat einen mittleren bis einfachen Schwierigkeitsgrad.

Zum Motorisieren werden gedruckte Fahrwerke mit Motor- und Drehgestell-Aufnahmen angeboten. Optional lässt sich das aber auch mit geringfügig anzupassenden Rokuhan-Teilen (Noch 97767 / Rokuhan T011-5) erreichen.



Den Dieseltriebzug der Baureihe 628 / 629 bietet Z-Otti gleich in zwei Ausführungen an, hier ein Modell aus Ätzteilen. Foto: Z-Otti | Hans-Jörg Ottinger

Die Dachaufbauten und Lüfterhutzen sowie der Auspuff liegen als 3D-Druckteile bei und werden eingesteckt. Die stabilen Puffer sind Drehteile aus Messing und brechen folglich nicht ab. Auch professionelle Schiebebildbeschriftungen sind für dieses Modell erhältlich.

Diesen Triebzug gibt es darüber hinaus auch als komplett gedrucktes Gehäuse, um denjenigen entgegenzukommen, die sich nicht an einen Ätzbausatz trauen. Auch kommen die Messingpuffer zum Einsatz, ebenso können dieselben Fahrwerksteile genutzt werden.

Zweite Herbstneuheit ist die DR-Streckendiesellok der Baureihe V 180 GFK, die sogenannte Schlägermütze. Sie besticht durch ihr markantes Aussehen und war die größte Diesellok, die in der DDR gebaut worden war. Das Modell soll den wiederholt beklagten Mangel an ostdeutschen Eisenbahnfahrzeugen lindern.



Die „Schlägermütze“ wurde die V 180 der DR in ihrer Ausführung mit einer GFK-Führerkanzel genannt. Sie erscheint als zweite Herbstneuheit bei Z-Otti. Foto: Z-Otti | Hans-Jörg Ottinger

Der Lokkörper ist in diesem Fall komplett aus Neusilber, das Dach ist hingegen aus Resin gedruckt. Mittels genauer Montageöffnungen zum Einstecken wird eine genaue Position erreicht. Die Puffer liegen auch hier als Messing-Drehteile bei. Zum Motorisieren kann das Fahrwerk einer Märklin-103 herangezogen werden.

Dazu sind allerdings die Kupplungshaken zu entfernen, weil diese nicht mit den weit nach unten reichenden Frontschürzen harmonieren. An deren Stelle sollen gebogene Federstahldraht-Haken zum Einsatz kommen.

Das Angebot kann unter <https://zotti.lena-johannson.de/shop> gesichtet und auch bestellt werden. Aktuell erwägt wird der Umzug auf einen eigenen Server.

Sammlerpackung von WDW Full Throttle:

WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) hat eine neue Sammlerpackung zusammengestellt (Art.-Nr. FT-COL70). Sie besteht aus zwei rekonstruierten 34-Fuß-Kühlwagen, die unterschiedlicher in ihrem Erscheinungsbild nicht sein könnten.



Zu einer neuen Sammlerpackung wurden diese beiden Kühlwagen zusammengestellt (Art.-Nr. FT-COL70). Foto: WDW Full Throttle

Einer fährt für den Lebensmittelproduzenten Hormel und besticht mit den Grundfarben Oxidrot, Gelb und Grün, der andere hat als Stirnwand- und Dachfarbe Hellblau mit metallischen Seitenwänden und einem großen Schriftzug „Ice“.

Die Wagenbauart entstand kurz nach 1900 und läutete die Ära der Wärmeschutz- bzw. Kühlwagen ein, die den Transport kühlbedürftiger Ware über lange Strecken ermöglichte.

Full-Throttle-Produkte sind in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<https://case-hobbies.de>) erhältlich.

Kurz vor Redaktionsschluss:

Als letzte Neuauslieferung, die wir berücksichtigen wollen, erreichten uns die Corail-

Wagen von Azar Models (<https://azar-models.com>). Gegenüber der Ankündigung im Vorjahr hat der Hersteller die Konfiguration seines Angebots geändert, aber auch mit dem Kunststoffspritzguss auf ein Großserienverfahren umgestellt.

Die SNCF-Corail-Wagen heben wir auch deshalb hervor, weil sie sich nicht nur für den französischen Binneneinsatz eignen und beim Aufbau eines Markts bei unserem westlichen Nachbarn helfen dürften. Der Wagentyp hebt sich schon durch seine abweichend platzierten Einstiegstüren erkennbar vom Gewohnten ab und erreichte auch Deutschland.



Von Azar Models ausgeliefert wurden nun die Corail-Wagen, hier die Packung mit je einem Wagen der 1. und 2. Klasse (Art.-Nr. V01-ORP1) in der ursprünglichen Lackierung.

So ergänzen Zusammenstellungen aus dieser Neuheit auch perfekt die elektrische Zweisystemlok Baureihe 181² von Rokuhan, die mit ihnen perfekt für den grenzüberschreitenden Fernverkehr gerüstet ist.

Von Azar Models angeboten werden Packungen mit jeweils zwei Wagen. 1. und 2. Klasse (Art.-Nr. V01-ORP1) sowie zwei Mal 2. Klasse (V01-ORP2). Der äußere Eindruck der Auslieferung liegt auf einem derart hohen Niveau, dass wir uns diese Modelle noch genauer anschauen und sie zeitnah ausführlich vorstellen wollen. Vertriebspartner von Azar Models in Deutschland ist der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>).



Seitens Azar Models wurde auch die Lieferfähigkeit eines Gebäudemodell (BAT001), das eine Citroën-Autowerkstatt nachstellt, sowie den ersten, hauseigenen Startpackungen (AZP1 & AZP2) gemeldet.

Die Einsteigerzusammenstellungen enthalten je eine Diesellok BB67400 in unterschiedlicher Gestaltung, drei Güterwagen, ein Rokuhan-Gleisoval und den hauseigenen Fahrregler.

Bild links:

Auf dem Markt sind nun auch zwei Startpackungen von Azar-Models mit unterschiedlichen Ausführungen der Diesellok BB67400. Foto: Azar Models

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: Stephan Fuchs, 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.