

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Tiere auf der Modellbahn

Improvisierter Bahntransport
Jubiläumssommerfest in Kamen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

endlich können wir in dieser Ausgabe eine Themenreihe abschließen, die wir als Jahresschwerpunktthema 2023 bestimmt hatten. Was wir behandeln wollten und in welchem Umfang wir es für richtig und angemessen hielten, stand frühzeitig fest.

Doch verschobene Liefertermine und Probleme in der Produktion von Neuheiten, die hier auf jeden Fall ihren Platz finden sollten und mussten, erforderten ein Umdenken.

Innovative Produkte, die uns bereits als Muster in Nürnberg ansprachen und außergewöhnlich zu werden versprochen, möchten wir nicht ignorieren. Denn diese Reihe war und ist der perfekt passende Rahmen dafür und sie kamen unseren Erwartungen an stimmige Umsetzungen auch näher als frühere Angebote aus der Großserie.

Die Rede ist hier natürlich von Noch, wie Sie sicher schon bemerkt haben. Derart lebensecht wirkende Figuren hat es beim Modellbahnhändler zuvor noch nicht gegeben. Und Figuren, heute wenden wir uns denen von Tieren zu, gehören nun mal unverzichtbar zu jeder Anlage.

Allzu häufig werden sie unbedacht aufgestellt und verfehlen ihre Wirkung. Der geometrisch denkende Mathematiker oder Techniker stellt sie unbewusst nach einem festen Rasterabstand auf, um eine möglichst große Fläche mit dem teuren Accessoire zu füllen.

Solche festen Denkmuster wollen wir durchbrechen, indem wir auf die Natur schauen, uns das Verhalten der Tiere zu eigen machen und sie dann so verteilen können, dass auch sie uns eine Geschichte zu erzählen haben. Gleich, wie klein sie auch sein mögen, sie werden ihre Wirkung nicht verfehlen.

Das ist ein Ansatz „vom Vorbild zum Modell“, der auch bezeichnend für unseren Leser Michael Böttcher ist. Als ehemaliger Lehrer für Betriebsdienst bei der Bundesbahn hat er einen wohl völlig anderen Blick aufs Vorbildgeschehen und es reizt ihn, Gesehenes in eine Geschichte einzuweben und frei auf der Modellbahn zu erzählen. Seien Sie gespannt, was er sich für uns ausgedacht hat.

Vielleicht fühlen Sie sich ja ähnlich inspiriert, wenn Sie die Neuheiten-Nachlese dieser Ausgabe gelesen haben? Einige tolle Produkte haben wir zusammengetragen, die wir bereits in Altenbeken entdeckt hatten, aber im Veranstaltungsbericht nicht unterbringen konnten.

Und schließlich gab es, als unser Juni-Heft in den letzten Zügen zum Veröffentlichen war, ein tolles Fest nicht weit vom Redaktionsort: Die Modellbahn-Union in Kamen wurde 25 Jahre alt und nutzte ihr zweijährliches Sommerfest, um diesen Anlass gebührend zu feiern.

Auch wir waren vor Ort, um zu gratulieren, mitzufeiern und uns auch aktiv zu beteiligen. Wir konnten ihre Eigenprodukte im Einsatz zeigen, erläuterte Modellbauvorführungen geben und auch ein attraktives Kinderangebot beisteuern. Heute blicken wir noch einmal zurück auf diese beiden Tage.

Nun wünschen wir alle vom „Team **Trainini**®“ viel Spaß beim Lesen und einen tollen Sommer!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Stahlplatten-Sondertransport..... 4
Neuheitenschau im Mai.....20

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Der Zettie und das liebe Vieh.....29

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Kleinbahnen der Nordsee52
Bitte einsteigen!.....54

Aktuelles

Wir feiern heut' ein Fest56
Zetties und Trainini im Dialog.....66

Impressum76

Wir danken Michael Böttcher für seinen Gastbeitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 31. Juli 2024

Titelbild:

Mit Schwung zieht 218 304-0 ihren Nahverkehrszug am Reiterhof vorbei. Dort stehen einige Pferde auf der Koppel und freuen sich vermutlich auf einen Ausritt. Den genießt eines der anderen Tiere, das mit seinem Reiter vielleicht auf Fuchsjagd geht. Das legen zumindest die vornehme Reitkleidung und die begleitende Hundemeute nahe.

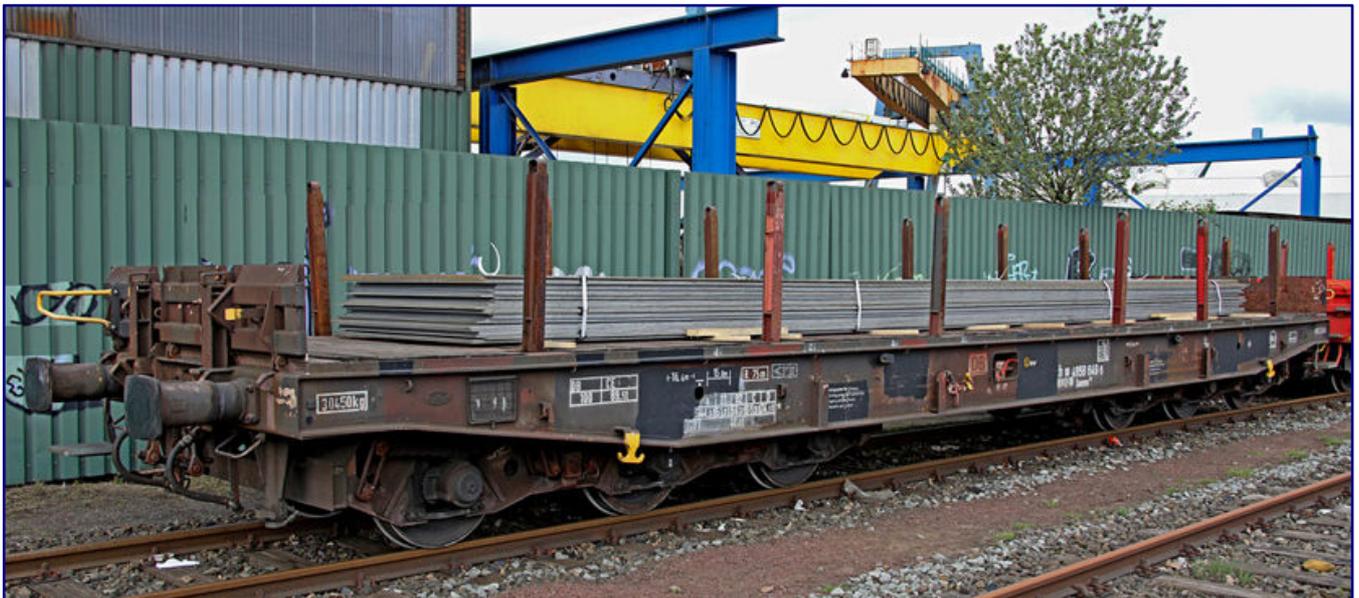
Die Bundesbahn um 1982

Stahlplatten-Sondertransport

Michael Böttcher favorisiert einen möglichst vorbildnahen Modellbahnbetrieb. Dabei geht es ihm aber nicht um die exakte Wiedergabe einer konkreten Vorbildsituation, sondern das Erfinden von Geschichten und deren freies Umsetzen, wofür er sich dann an Dienstvorschriften und Fahrplänen der ehemaligen Bundesbahn orientiert.

Von Michael Böttcher. Was treibt uns im Hobby Modellbahn an? Da sind die Motivationslagen sicher ebenso unterschiedlich wie berechtigt. Mein Hauptaugenmerk liegt beispielsweise im Nachstellen von Vorbildbegebenheiten, möglichst realitätsnah in das Modell umgesetzt - in unserem Fall natürlich in den Maßstab 1:220.

Einen passenden Auslöser fand ich kürzlich durch eine interessante Begebenheit, die mir im Hemelinger Hafen zu Bremen begegnete: Mehrere mit Stahlplatten beladene Schwerlastwagen wurden mittels Gabelstapler entladen. Das fand ich super interessant. Nun galt es „nur“ noch, eine passende Geschichte um das Erlebte zu konstruieren und das erforderliche Zubehör zu basteln.



Das Sichten dieses mit Stahlblechen beladenen Flachwagens Samms 709 lieferte die Idee für den heute vorgestellten Modellbeitrag. Auf Seite 5 ist in der Detailaufnahme (Bild oben) die Ladungssicherung zu sehen, darunter das Entladen eines moderneren Samms 489 mit Hilfe des Gabelstaplers nach dem Öffnen der Sicherungen (Bild unten).

Die Rahmenbedingungen waren schnell abgesteckt, „schwierige“ Umstände erfordern immer flexible Lösungen, das war auch Anfang der Achtziger schon so. Begrifflichkeiten wie „just in time“, Kommunikation, Teamwork, Flexibilität, „einen Call tätigen“ usw. waren noch nicht in aller Munde; das wurde einfach gemacht.

Erzählt werden soll eine Geschichte rund um einen außerplanmäßigen Stahlplatten-Transport aus dem Stahlwerk Bremen, der durch das Zusammentreffen verschiedener, unglücklicherweise gleichzeitig auftretender Widrigkeiten genauso erforderlich wurde.

Beleuchtet werden die Hintergründe dieses Transports aus Betriebsbeamtensicht. Welche Vorschriften, Unterlagen und Fahrpläne sind maßgeblich? Wie sieht so etwas aus und welche Entscheidungen können, sollen und müssen anhand der Vorschriften und Unterlagen getroffen werden? Welche Dienststellen sind beteiligt, was ist Inhalt der Kommunikation und wie ist der Informationsweg zu den Beteiligten? Da kommt einiges zusammen.

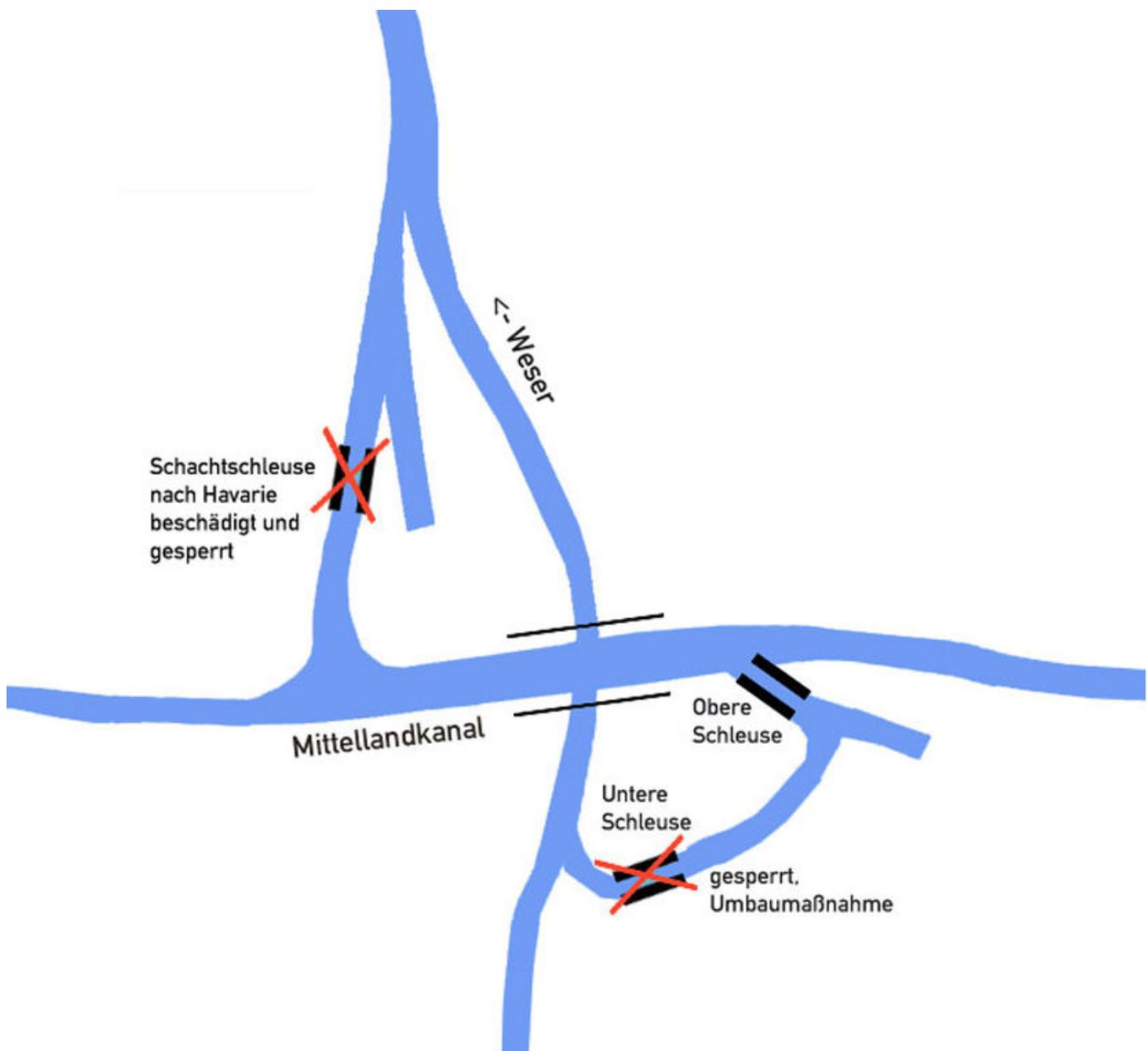


Hinweisen möchte ich noch darauf, dass es sich um eine rein fiktive Geschichte handelt, die immer mal mehr oder weniger große, logische und fachliche Lücken, in jedem Fall aber eine große Portion Augenzwinkern aufweisen wird. Auch sind die betrieblichen Unterlagen teilweise durch recht frei interpretierte Fakten ergänzt oder verändert worden!

Die (Vor-)Geschichte

Ein hochrangiger Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums hat den Leiter des Stahlwerks Bremen persönlich angerufen, „Die Stahlplatten müssen umgehend Ihr Werk in Richtung Minden verlassen. Spätestens Mittwoch, den 30.6. muss der Zug unterwegs sein. Sollen die da doch an irgendeinen Zug noch einen Waggon mehr anhängen - fertig!“

Damit fand das Gespräch sein abruptes Ende. „Einfach einen Waggon mehr anhängen“, war das, was den Bundesbahndisponenten im Stahlwerk wenig später dann von ganz oben erreichte. Was war passiert?



Am 23. Juni 1982 kam es in der Schachtschleuse Minden zu einer folgenschweren Havarie. Das Großmotorschiff GMS Edeltraut prallte in Folge eines kurzfristig aufgetretenen Maschinenschadens weitgehend ungebremst in das Schleusenausfahrtor und beschädigte dieses schwer.

Die Folgen waren weitreichend. Da sich eine weitere Schleuse in Minden („untere Schleuse“) gerade in einer Umbaumaßnahme befand, war auch diese nicht zu benutzen. Die Verbindung zwischen der Weser und dem Mittellandkanal war gestört, um nicht zu sagen, unterbrochen. Eine wirkliche Katastrophe für die Binnenschifffahrt auf den Bundeswasserstraßen Weser und Mittellandkanal.

Was für ein Malheur! Doch wie rauskommen, aus diesem Schlamassel? Das Schleusentor muss nun komplett erneuert werden. Wir sprechen über mehrere Tonnen an 20 mm starken Stahlplatten, die zu einer stabilen Neukonstruktion des Schleusentores verbaut werden mussten.

Ein weiteres Problem dabei ist, dass die Stahlplatten aus dem Stahlwerk in Bremen nicht so verbaut werden können, wie sie von dort kommen. Da Wasser zur Natur eines Schleusentors gehört, müssen die Stahlplatten folglich zunächst wasserfest beschichtet werden.

SANDSTRAHLEN
BESCHICHTEN
VERPULVERN

Am schiefen Kai 17
4953 Heisterholz (Weser)
Tel.: (05701) 4711
Telefax: 570 471

SBV - IHR BLECH IN BESTEN HÄNDEN!

Und da kommt die Firma SBV in Heisterholz (Weser), wenige Kilometer vor Minden ins Spiel. Dort müssen die Stahlplatten vorbehandelt werden.

In den Unterlagen habe ich noch einen alten Messeprospekt des Unternehmens gefunden. Tja, und wie das Leben so spielt: „Manchmal hast du kein Glück und dann kommt auch noch Pech dazu.“

Selbstverständlich hat das Unternehmen SBV auch einen Gleisanschluss, nur erfährt dieser gerade eine schon lange geplante Gleissanierung, die sich noch mindestens eine Woche lang hinziehen wird.

Somit ist das Unternehmen nur noch auf dem Wasserweg mit Schiffen (auf der Weser) zu erreichen.

Durch den Schaden an der Schlachtschleuse in Minden ist zum Vermeiden eines Rückstaus an Schiffen die gesamte obere Weser für den Schiffsverkehr gesperrt. Jetzt müssen schnelle Lösungen gefunden werden.

Also haben die schlagkräftigen Beamten der Betriebsleitung Hannover (mit Sitz an der BD Hannover) folgenden Plan ausgeheckt:

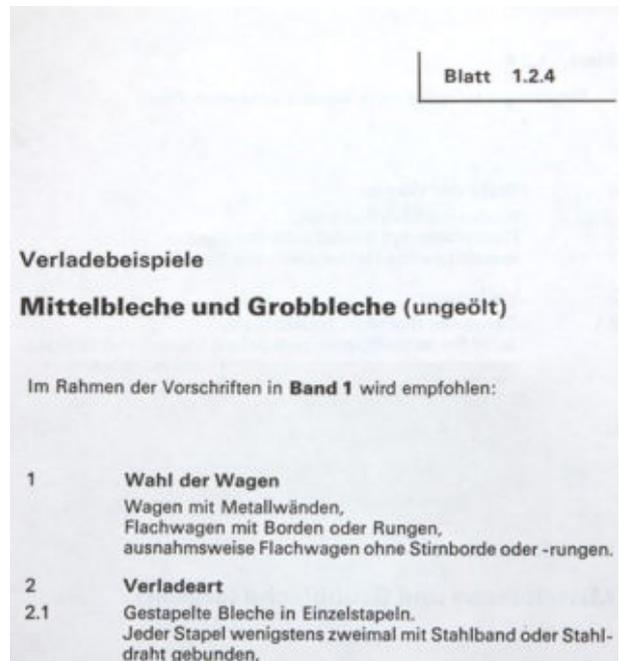
Die Stahlplatten sollen auf einem geeigneten Wagen mit einem planmäßigen Zug aus dem Stahlwerk Bremen nach Minden befördert werden. Dort wird der Wagen ausgesetzt und mittels Sonderüberführung zum Haltepunkt Hankenberge in die Ladestraße befördert. Von dort geht es per Straßenroller weiter in das 4 km entfernte Heisterholz zur Firma SBV.

Der DB-Beamte im Stahlwerk lässt sich derweil den Satz vom zusätzlichen Waggon immer noch auf der Zunge zergehen. „Der hat ja Ahnung, der Meister, als ob irgendwelche Wagen einfach so in der Gegend herumstünden.“

Damit geht das Problem schon los, denn es hätte für die 79 Tonnen Stahlplatten eigentlich eines Wagens der Gattung Samms bedurft, nach Rücksprache mit dem Direktionswagendienst ist ein solcher kurzfristig aber nicht verfügbar.

Im Werk steht nur noch ein Schwerlastwagen Sa 705, der gerade nicht gebraucht wird. Und der hat weder Stirnwände noch -Rungen. Also erst mal schauen, ob das überhaupt geht. Genau die Ausnahme, die wir brauchen, ist schnell gefunden - das passt schon mal.

Schauen wir mal dann nach einem passenden Zug und nehmen die GZV (Güterzugbildungsvorschrift) zur Hand. 52740, der sieht doch schon mal gut aus, läuft er doch planmäßig über Nienburg - Minden, da soll die Rollbahn Bremen - Osnabrück wohl keine freie Fahrplantrasse um die Zeit gehabt haben.



Gag 57 237 W Sa B	Neubeckum—Löhne (Westf)—Nienburg— Bremerhaven Seehafen Bremen Zollausschluß
Bremerhaven Kaiserhafen oder Bremen Zollausschluß	Zement. 610 m
Gdg 57 240 S/nS	Bremen Klöckner-Hütte—Nienburg—Löhne (Westf)— Westerholt
Westerholt	Leere Fad. Verk T monatlich durch Erzprogramm 610 m
Gdg 57 244 S/nS	Bremen Klöckner-Hütte—Osnabrück Hbf— Marl-Sinsen—Westerholt
1. Westerholt oder Obereving 2. Leere Torpedowg Hasbergen aus 57279 B bzw 57281 B	Leere Fad. Bedarfs-Flügelpläne Münster—Obereving. Verk T monatlich durch Erzprogramm 610 m

Ein Ganzzug bestehend aus leeren Fad-Wagen, der sogenannte „Leerkokser“. Ein Blick in die Güterzugbildungsvorschriften ergibt sinngemäß: „Abweichungen sind mit der Direktion und den beteiligten Dienststellen abzusprechen.“ Die Nummer ist vom Bundesverkehrsministerium angewiesen, also geschenkt.



6. Abweichungen

Abweichungen von der Zusammenstellung oder Benutzung der Züge im Abschnitt III sind nur gestattet, wenn die betroffenen Bahnhöfe damit einverstanden sind, die Beförderung der Wagen nicht verzögert wird und kein zusätzlicher Triebfahrzeugaufwand entsteht. Für jede Abweichung ist die Zustimmung der Zugleitung einzuholen. Abweichungen von längerer Dauer ordnet die Bundesbahndirektion an.

Schließlich muss noch eine Sonderüberführung eingelegt werden. Wegen des immensen Zeitdrucks erfolgte das Einlegen fernschriftlich. Dieses Fernschreiben hatte es in sich. Schauen wir mal, was wem wie mitzuteilen ist. Ein paar Punkte, die da wären:

- Welche Bahnhöfe und Dienststellen sind zu benachrichtigen? Wer kümmert sich um das Absetzen des Wagens in Minden?
- Welche Dienststelle stellen die Lok und das Rangierpersonal für die Sonderüberführung? Wichtig: Es muss eine V-Lok (Diesellok) sein, weil die Ladestraße in Hankenberge nicht mit Fahrdrabt überspannt ist.

- Welche Dienststelle stellt den Culemeyer-Straßenroller und dessen Zugmaschine? Diese Dienststelle, das Kbw Minden, muss auch kurzfristig ein Tragegestell für die Stahlplatten auf dem Culemeyer fertigen.
- Welcher Fahrplan ist für die Sonderüberführung nach Hankenberge erforderlich?

Hier also das Telex:

64 minden
sam
sam
26 han db

b 1527 von hannover 27 06 1657

bf bw kbw ma gv ozl ztl
von nienburg (weser) ueber leese-stolzenau bis minden (weser)
bw minden
kbw minden
gv minden
nachr. : ozl essen ztl mainz

betreff apl. ueberf schwerlastwagen

am 30.06.82 ueberfuehrt dgd 57240 einen bel. schwerlastwagen sa705
mit stahlplatten von bremen stahlwerke ueber minden gbf zur
weiterbefoerderung nach hankenberge.
nach entladung hankenberge weitertransport der stahlplatten per
strassenroller zur firma sbv heisterholz (weser).

ankunft minden gbf 14,47. sa705 (reihung spitze) absetzen.

um 15,27 verkehrt ngs 86061 von minden gbf nach hankenberge
fahrplan minden gbf 15,27 hankenberge an 15,33.
hg 80 km/h, last 99t, mbr 64, fzt nach buch 162 seite 148.
rueckfahrt wird besonders geregelt.

bf windheim erteilt bef ad apl halt 57240 in minden gbf.

bf minden stellt rg fuer absetzen sa705 in minden gbf und ueberf
nach hankenberge (mitfahrt auf tfz).
ladestrasse hankenberge freihalten 30.06.82 10-19 uhr.

bw minden stellt vlok und tf br211/212.

kbw minden stellt strassenroller, zugmaschine und -bediener.
strassenroller ist mit tragegestell f stahlplatten auszuruesten.

entladung sa705 durch fa sbv.
ladegeschaeft ist bis 18 uhr zu beenden und ladestr anschliessend zu
raeumen.

beteiligte verstaendigen.

bd hannover bf 13 bfg +

25 han db 1712

64 minden
64 minden

Station: Bahnhof
Minden (West)
Eing. 28. JUNI 1982
AA

*AI AZ AY Aufg Gsf Fdc Rg
GV BW Kbw*

Auf anderer Ebene ist zwischen dem Transportdienstleister Deutsche Bundesbahn und dem Kunden / Frachtempfänger SBV die Bestätigung der Absprache zwischen diesen beiden zu regeln. Da wird zunächst fernmündlich vereinbart, dass die SBV das entsprechende Entladegerät sowie dessen Bediener stellt. Da muss alles seine behördliche Ordnung haben! Hier ist das dazu gehörige Bestätigungsfern schreiben der Generalvertretung Minden an die SBV:

570471 sbv d
311224 db d

fs 1436 von minden (weser) lfsst 28 06 1134

firma sbv
metallveredelung gmbh u co.kg
telex-nr.570 471
4953 heisterholz (weser)

telefonat zwischen ihrem herm oelgemeier und unserem kundenberater,
herm boettinger, vom 27.06.82, 15.30 uhr

sehr geehrte damen und herren,

zur schriftlichen bestaetigung des gestern stattgefundenen telefongespraechs
unserer mitarbeiter wird folgendes zusammengefasst:

die dringlichkeit des stahlplattentransportes zur reparatur der
schachtschleuse steht ausser frage, das bundesministerium fuer verkehr (bmv) hat
aeusserste prioritaet und einen entsprechenden aktionsbedarf festgestellt.

wegen der derzeit laufenden instandsetzungsarbeiten an ihrem gleisanschluss
muss die ueberfuehrung der stahlplatten (79 tonnen) von hankenberge in ihr werk
im wege des strassenrollerbetriebes abgewickelt werden. strassenroller,
zugmaschine und fahrer werden durch die bundesbahn gestellt.
sie sorgen fuer eine rechtzeitige bereitstellung des entsprechend geeigneten
entladegeraetes einschliesslich eines befahigtgen bedieners an der
ladestrasse der haltestelle hankenberge. ankunft des uebergabezuges, bestehend
aus einem beladenen schwerlastwagen sa705 von minden, ist am 30.06.82 um
15.33 uhr.

das ladegeschaeft muss bis 18 uhr abgeschlossen sein.

mit freundlichen gruessen

dr. schrullenstock, generalvertreter

generalvertretung minden (weser) +

311224 db d 1673+++
570471 sbv d

Die Reise beginnt

Nun stellen wir uns einfach mal vor, es wäre der 30. Juni 1982, alles ist soweit vorbereitet. Die Sonderüberführung der Stahlplatten auf dem Sa 705, gereiht an der Spitze des Zuges Gdg 57240 kann im Stahlwerk Bremen starten.

23

Gdg 57240 Bremen Klücknerhütte - Nienburg - Löhne Gbf (-Westerholt)
Ttz 140 Last 1600 t Mrz 75

		57240				
1	2	3a	3b	4	5	
	40	Klücknerhütte	2,5		12,15	
		Abzw Bremen-	0,3		20	
		InlandHf II	2,5			
			2,3			
		- ZBF A 73 -	2,3			
		Bremen Rbf Bva	0,0		24	
			12,1			
10,8		Bremen Rbf Bvl	11,2	+12,26	39	
	60	Bremen Rbf Bvp	10,1		42	
9,1		Asig	9,1			
	40	Bremen Rbf Bal	8,9		44	
		Bremen Hbf Bgw	7,4		48	
8,7		Zsig	6,7			
	60	Brm Hbf Bgn/Bgm	6,5		51	
		Brm Hbf Bgo	5,8			
		Brm Hbf Bhw	5,4		53	
		Bremen Hbf	5,1			
4,5		Bremen Hbf Bhl	4,7		54	
	80	Abzw Vahr	2,1		57	
			2,0			
			2,0			
0,4		Abzw Hasledf Bk50	0,4		13,01	
	50					

27

		57240				
1	2	3a	3b	4	5	
	80	- ZBF A 67 -				
		Nienburg	0,0		14,01	
		Langendamm	E 60 4,4		07	
			A 60			
		Schäferhof	7,7		10	
		Estorf	11,1		13	
		Landesbergen	14,9		16	
		Leese-Stolzenau	20,7		21	
		Schlüsselburg Hp	24,9			
		Heimsen	28,9		28	
		Döhren Hst	33,0			
		Windheim	36,3		34	
		Lahde	A 60 40,8		38	
		Hankenberge Hst	45,0		42	
		Minden Gbf	51,6		47	
			51,7			
			63,1			
		- G-Bahn -				
		Minden Pbf	64,4		48	
65,6						
	100	Porta Gbf	68,5		52	
		Sbk 171	69,9			
		Sbk 173	71,2			
		Vennebeck	73,9		14,56	

Buchfahrplan für den Gdg 57240 (Bild links) und der hier für uns relevante Abschnitt von Nienburg nach Minden (Bild rechts).





Gdg 57240 begegnet uns zum ersten Mal kurz nach dem Abzweig auf die „Natobahn“ (Bild auf Seite 12 unten) und beim zwischenzeitlichen Halt in Windheim (Bild oben), wo der Triebfahrzeugführer den Befehl Ad entgegennimmt.

Befehl A

Zug / Sperrfahrt 57240

a) fährt ohne Ausfahrtsignal aus

b) fährt vorbei am – Halt zeigenden – gestörten –
 Einfahrtsignal Sperrsignal /
 Zwischensignal Sperrsignal /
 Ausfahrtsignal Sperrsignal /
 Deckungssignal der Deckungsstelle
 Blocksignal der Block- stelle
 Selbstblocksignal Nr. / / /

c) fährt ohne Signal – ein – weiter

d) .

hält außerplanmäßig in
Minden Gbf. 1 Wagen
absetzen

Windheim, den 30.06.1982, 14 Uhr 40 Min

Der Fahrdienstleiter Erhalten (1 mal)

Bos Schulte Börner Tf
 (Name, Dienststellung)

01

Gültiges unter Benützung der Quereinrichtungen!
 Nichtzupassendes im umrahmten Teil schräg streichen!

405 14 Befehl A 95 x 340 mm Bk 100 5c50
 405 14.1 dergleichen 95 x 210 mm Bk 25 5c50

Die Wetterverhältnisse sind ähnlich wie im realen Sommer 2024: durchwachsen, von allem etwas. Hier begegnet uns der Zug gleich hinter dem Abzweig auf die „Nato-Bahn“ (Nienburg - Minden), im Hintergrund ist noch die Strecke Nienburg - Hannover zu erahnen.

Gdg 57240 hat inzwischen Windheim erreicht, hier heißt es kurzzeitig Hp0 – Zughalt. Dort nimmt der Triebfahrzeugführer, wie im Einlegefernschreiben bestimmt, den Befehl A für den außerplanmäßigen Halt in Minden Gbf zum Absetzen des Stahlplattenwagens entgegen. Eine Durchschrift des Belegs, die der Fdl Windheim behalten hat, möchten wir unseren Lesern nicht vorenthalten (Bild links).

Nach kurzem Aufenthalt heißt es dann wieder „gute Fahrt“, die beiden Eisenbahner verabschieden sich, der Fahrdienstleiter zieht das Ausfahrtsignal und es kann weitergehen.

Unser Güterzug passiert kurze Zeit später den Haltepunkt Hankenberge, wohin der Sa 705 mit den Stahlplatten eigentlich soll. Doch es gibt hier keine Chance, ihn hier schon abzusetzen. Noch ist absolut nichts los im Bereich der Ladestraße. Es geht für Gdg 57240 weiter gen Minden.

Bitte nicht erschrecken, dass das Blocksignal für die Gegenrichtung „Fahrt“ zeigt (Bild Seite 13 oben). Es ist inzwischen durchgeschaltet worden und signalisiert damit nur noch Durchfahrt.



Der Gdg 57240 passiert Hankenberge (Bild oben), kann den für diesen Bahnhof bestimmten Flachwagen dort aber nicht absetzen. Wenig später sind sowohl der Culemeyer-Straßenroller wie auch das „Entladegerät“ von SBV an der Ladestraße eingetroffen (Bild unten).

Doch wenig später kommt ein Hauch Betriebsamkeit in Hankenberge auf. Sowohl das Culemeyer-Gespann als auch das „Entladegerät“ von SBV sind inzwischen eingetroffen. Es folgt eine kurze Absprache und der DB-Kraftfahrer ist ein wenig verduzt.

„Moin. Ein Gabelstapler? Was willst Du denn damit?“ „Moin auch, Stahlplatten laden, was sonst? Machen wir im Werk immer so.“ „Na, wenn Du das sagst. Kann ich den Hänger da so stehen lassen? Sonst sag jetzt, ich wollt später nochmal eben los...“ „Jo passt, lass man so stehen.“

Damit wäre auch das schon mal geregelt. Kurz vor Minden, ein letzter Blick auf 57240, hier rollt er an einer inzwischen „offen gelassenen“ Ladestelle vorbei, die später auch der Nahgüterzug mit der Einzelwagenladung Stahlplatten auf dem Weg nach Hankenberge nochmals passieren wird.



Gdg 57240 passiert eine inzwischen die offen gelassene Laderampe an einer sogenannten Ausweichanschlusstelle (Awanst).

Etwa zur gleichen Zeit ist die später in Minden erforderliche 212 noch mit einer Übergabe auf einer Nebenstrecke unterwegs. Auch diese Fuhre wird Minden Güterbahnhof in Kürze erreichen. Nachdem beide Züge in Minden angekommen sind, muss es jetzt ruckzuck gehen. Die 140 von 57240 setzt den Stahlplattenwagen ab und zurück an den Zug. Bremsprobe, Papiere aktualisieren - weiter geht's.

Die 212 nimmt daraufhin den Sa 705 an. Bremsprobe, der Zugabfertiger händigt die Wagenliste und den Bremszettel aus, der Tf schlägt den Buchfahrplan mit dem Vergleichsplan auf und schon kann es auch da losgehen. Das Ausfahrtsignal zeigt „Fahrt“, der Tf betätigt das Fahrschalterhandrad, der Zug setzt sich in Bewegung, um wenige Minuten später an schon bekannter Stelle vorbei zu kommen.

Dort ist der Kollege von der Gummibahn ebenfalls recht flott unterwegs. Die Blicke der beiden Fahrzeugführer treffen sich kurz, sie grüßen sich und weiter geht die jeweilige Fahrt. Schließlich neigt sich die kurze Fahrt des Nahgüterzuges ihrem Ende, denn die Einfahrt von Hankenberge ist erreicht.

weiter auf Seite 17



Eine Diesellok der Baureihe 212 ist mit einer Übergabe auf einer Nebenstrecke unterwegs (Bild oben) und nimmt beim Eintreffen in Minden den Sa 705 an. Als auch sie Awanst, nun in der Gegenrichtung, passiert, begegnet sie einem Bahnbus (Bild unten)

Nun muss noch die Weiche aufgeschlossen werden. Der Rangierer holt den erforderlichen Schlüssel im Stellwerk ab. Nachdem die Rangierabteilung dann bis vor die Weiche vorgezogen ist, geht es geschoben an die Ladestraße. Der Rangierer befindet sich, mehr oder weniger vorschrittmäßig, an der Spitze und gibt das Signal Ra2 „herkommen“.



Kurz darauf ist die Einfahrt von Hankenberge (Bild oben) erreicht. Nach dem Aufschließen der Weiche wird der Schwerlastwagen, am Straßenroller vorbei, an die Ladestraße geschoben (Bild unten).

Wenig später steht die Abteilung so, dass der Gabelstaplerführer mit seiner Arbeit beginnen kann. Die drei Eisenbahner, Lokführer, Rangierer und Kaelble-Fahrer, haben sich zwischenzeitlich auf einen Pott Kaffee aus dem Staub gemacht: „Brauchst du noch Hilfe? Wir sind dann mal weg...“



Routiniert erfolgt der Entladevorgang. Jeweils drei Bleche nimmt der Gabelstapler auf und befördert sie zum Straßenroller, auf dem sie dann abgelegt werden.

„Sabelköpfe“ denkt er sich noch und legt einfach los. Die Stahlplatten-Entladenummer scheint offensichtlich zu funktionieren. Das macht der Kollege an der Stapelgabel schließlich nicht zum ersten Mal. Das Ende der Arbeiten ist abzusehen. Vorsichtig fährt der Gabelstapler an den Wagen, nimmt drei

Platten hoch, „schuckelt“ sie sich zurecht und verbringt sie auf den Culemeyer. Maßarbeit, gekonnt ist gekonnt!

Eine halbe Stunde später sind die Arbeiten dann tatsächlich durch, der Sa 705 ist ent- und der Culemeyer mit den Stahlplatten beladen. Die Ladung ist zwar nicht so sauber gestapelt, wie auf dem Eisenbahnwagen, aber für die paar Straßenkilometer bei Schleichfahrt soll das wohl eben gehen.

Die Ladung ist verzerrt und der Kaelble setzt sich in Bewegung. Der Gabelstapler ist auch schon auf und davon, schließlich müssen die Stahlplatten gleich im Werk bei der SBV ja auch wieder abgeladen werden. Auch die Eisenbahner von dem Güterzug wollen gleich wieder los, es geht in den Feierabend. Mit dem Gabelstapler hat er das Holzgestell auf dem Schwerlastwagen ziemlich zerrupft, aber die Nägel sind noch drin, das soll für die paar Kilometer zurück nach Minden noch passen.



Die Vorbeifahrt von D 739 muss noch abgewartet werden, bevor die Rangiereinheit aus dem Ladegleis ziehen darf, um die Rückfahrt anzutreten. Doch erst in Windheim wird die Diesellok ans andere Zugende wechseln können.

Im Hintergrund rauscht gerade D 739 von Bielefeld nach Hamburg-Altona seinem nächsten Halt Leese-Stolzenau entgegen. Der Lokführer will los, schließlich müssen sie zum Umsetzen erst noch nach Windheim: „So, hinter dem da können wir auf Strecke. Ist das Holz da hinten drauf noch fest? Wenn der Schnellzug durch ist, schließ mal die Weiche auf, ich zieh dann vor.“

„Jo, Meister.“ Hinter dem Schnellzug ziehen die beiden schließlich ab und in Hankenberge ist wieder Alltagsruhe eingekehrt. Ein ereignisreicher Arbeitstag neigt sich dem Ende.

Alle Fotos und Abbildungen: Michael Böttcher

.....
: **Informationen zum Wasserstraßenkreuz Minden:**
: https://dewiki.de/Lexikon/Wasserstra%C3%9Fenkreuz_Minden
: https://gewaesser.rudern.de/_detail/minden-11.png?id=wasserstrassenkreuz_minden
:

Rückblick auf Neuheiten

Neuheitenschau im Mai

In Altenbeken Anfang Mai wurden auch einige wichtige Neuheiten für unsere Spurweite vorgestellt, die sich im Bericht von der Veranstaltung nicht unterbringen ließen. Deshalb möchten wir ihnen an dieser Stelle den würdigen Platz einräumen und sie unseren Lesern nachträglich ausführlicher vorstellen.

Eine Ausstellungspremiere in Deutschland feierte der französische Hersteller Azar Models. Inhaber Moïse Rogez hat bereits große Erfahrungen im Modellbau, so hat er früher Drohnen hergestellt und vertrieben. Als Anbieter von Modellbahnen ist er allerdings noch recht jung unterwegs, umso mehr machte er mit spektakulären Modellen und innovativen Ideen von sich reden.

Größte Aufmerksamkeit erlangte sein Ende 2023 gestartetes und mit dem Februar 2024 erfolgreiches Finanzierungsprojekt für den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV. Ein derart großes Vorhaben nicht durch Banken, sondern Kunden und weitere private Kreditgeber finanzieren zu lassen, verdient Respekt. Dass es erfolgreich verlief, war nicht einfach zu erwarten, weil es eine Premiere war.

Entsprechend groß ist natürlich nun das Interesse, welche Fortschritte dieses Projekt macht, denn bis zu den ersten Spritzmustern wird wohl noch etwas Zeit ins Land gehen. So bekam der französische Weltrekordzug in Altenbeken eine eigene Vitrine, in der er sich vorbildgerecht siebenteilig präsentierte.



Mit der BB 67400 in der Lackierung „Isabelle“ fuhr bereits einer der angekündigten Neuheiten auf der Vorführanlage von Azar Models. Auch die gedeckten Wagen am Haken sind erste Muster einer in Altenbeken erstmals vorgestellten Neuheit.

Kaum zu glauben war, dass es sich bei den gezeigten Handmustern noch um 3D-Druck-Exemplare handelte! Wenn 2025 die Auslieferung ansteht, dann sollen von diesem Zug auch zwei Einheiten wahlweise kuppelbar sein. Angeboten werden analoge und digitale Ausführungen, gemein sind beiden Ausführungen feine Stromabnehmer aus Kunststoffspritzguss - am gezeigten Muster fehlten sie noch.

Zu den angeführten Produktmerkmalen gehören auch elektrisch verbundene Drehgestelle, wobei dies in Bezug auf die Jakobsdrehgestelle der Zwischenwagen noch nicht näher beschrieben wurde: Dient es

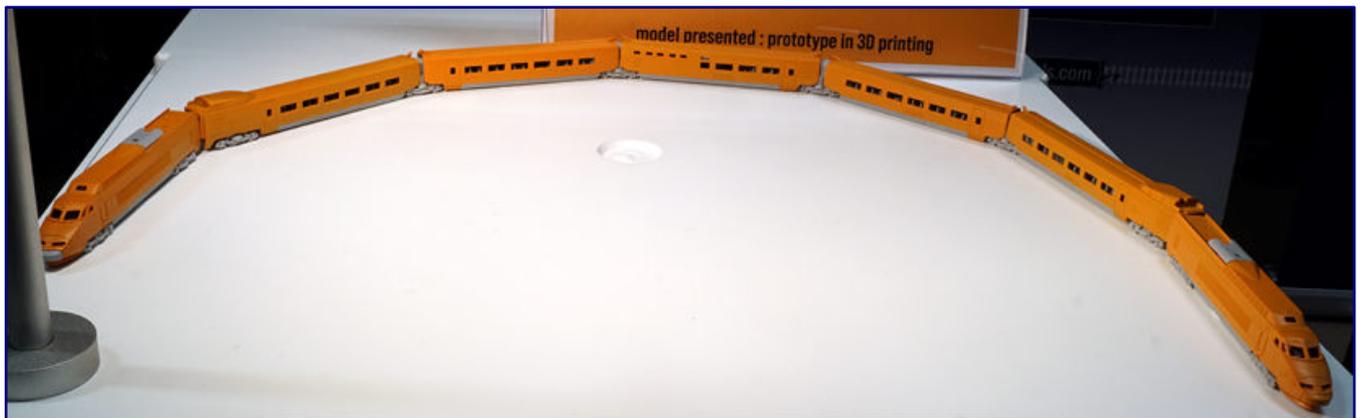


Schon kurz nach Erscheinen dieser Ausgabe könnte er verfügbar sein: Der Corail-Wagen der SNCF bildet auch eine perfekte Ergänzung für die deutsche Baureihe 181², die Rokuhan vor fast zehn Jahren realisiert hat.

einer Stromaufnahme über alle Achsen oder soll fahrtrichtungsabhängig jeweils vorne Strom aufgenommen werden, um stromlose Halteabschnitte im Analogbetrieb nicht zu überfahren?

Nicht interpretierbar ist die auch den Barwagen umfassende Inneneinrichtung aller Zwischenwagen, die durch Innenbeleuchtungen wirkungsvoll in Szene gesetzt wird. Auch an den Triebköpfen sollen sich Spitzen- und Schlusslicht fahrtrichtungsabhängig abwechseln.

Keine expliziten Erläuterungen an dieser Stelle braucht der Corail-Wagen, der in der Ausführung für die 1. Klasse vorgestellt wurde. Deutlich war darin die Inneneinrichtung zu erkennen und die aufgebrachte Lackierung und Bedruckung belegte eindeutig seine Eigenschaft als Produktionsfreigabemuster.



So zeigte sich der aktuelle Projektstand zum französischen TGV bei Azar Models. Alle Komponenten stammen in diesem Fall noch aus dem 3D-Drucker.

Auch diese Wagen, die als Wagenpackung angeboten werden sollen, entstehen im Kunststoffspritzguss und sollen bereits im nächsten Monat lieferbar sein. Angesichts ihrer (auch grenzüberschreitenden) Bedeutung werden wir sie in **Trainini®** dann auch ausführlich vorstellen.

Noch im Juli sollen hingegen zwei weitere Modelle verfügbar werden, die keine Formneuheiten mehr darstellen. Die Diesellok BB 67400 der SNCF hatten wir bereits in **Trainini®** 7/2022 vorgestellt. Zwei Jahre später erfahren die bisherigen Versionen nun eine Wiederauflage aus einer Produktionstechnik mit Kunststoffspritzguss und geänderter Betriebsnummer. Komplet neu sind die Farbvarianten „Capitole“ und „Isabelle“.



Drei Lackierungsvarianten der BB 67400 wurden vorgestellt (obere Reihe im Bild oben), darunter ganz rechts mit „Isabelle“ eine zuvor noch nicht angebotene. Eine Reihe darunter stehen die im Text erwähnten CC 65000 mit neu konstruierten Einholmstromabnehmern und zwei Ausführungen der Diesellok CC 72000. Zur Auslieferung anstehen sollen bereits zwei weitere Gestaltungen der 67400 (Bild unten), worunter die „Capitole“ (rechts im Bild) für das Bespannen einer historischen Garnitur auch erstmals erscheint.

Die sechsachsige Diesellok der Reihe CC 72000 wurde als 3D-Druck-Muster mit vollständiger Lackierung gezeigt, soll aber auch noch kurzfristig verfügbar sein.

Für den September geplant sind dann die Bedruckungsvarianten „Logserv“ und „FRET SNCF“ des Schiebepflanenwagens, der sich von Märklins Bauart unterscheidet, was gewiss nur guten Vorbildkennern auf Anhieb auffallen wird, aber durchaus relevant ist. Zum Jahresende 2024 erwartet wird schließlich die CC 65000 – von dieser sechsachsigen Ellok, die in unterschiedlichen Ausführungen angekündigt wurde, konnten wir schon Werksaufnahmen in einer Monatsausgabe zeigen.

Präsentiert wurden ebenfalls Muster von Modellen, die zum Projektplan für das nächste Jahr gehören. Allen voran ist das die in Frankreich gebaute Ellok der Reihe 1600 der NS, die in gezeigter Lackierung für die Auslandstochter der Deutschen Bahn unterwegs ist. Hier hatte Azar Models uns gegenüber angezeigt, dass ein Fertigen vom Interesse und möglichen Vorbestellungen abhängig sein wird, um die Wirtschaftlichkeit dieser Variante zuvor bestimmen zu können.



Die NS-Reihe 1600 als zur Auslandstochter der Deutschen Bahn übergebenes Fahrzeug (Bild oben) wird nur gefertigt, wenn ein ausreichend großes Interesse vorliegt. Ein weiteres Projekt für 2025 sind die vierachsigen, gedeckten Güterwagen der SNCF in vier verschiedenen Gestaltungen (untere Reihe im Bild unten).

Letztes noch nicht erwähntes Vorhaben von Azar Models fürs kommende Jahr sind vierachsige, gedeckte SNCF-Güterwagen, von denen vier Varianten vorgesehen sind: der historische Zustand im üblichen Güterwagenbraun, in gelber Lackierung für den Pferdetransport, im Grün der FRET und eine graue Privatausführung von Sernam.

Solche Wagen sind Blickfänge in jedem Güterzug, denn sie sind international anzutreffen und mit ihrer Länge für deutsche Augen eher ungewohnt, weil die Bundesbahn ausschließlich auf Zweiachser gesetzt hatte. In Frankreich und auch Italien war das anders, denn dort wurde der Großraum geschätzt und auf diesem Wege noch mal deutlich erweitert.

Kreatives von Trafofuchs

Mehrfach klang es in Neuheitenvorstellungen durch, bei Trafofuchs werden sukzessive bekannte Figuren auf 3D-Druck-Fertigung umgestellt, aber ebenso immer wieder neue Ideen ausgeheckt. Auch davon gab es in Altenbeken einige zu sehen.

Darunter war mit der Olsen-Bande auch ein bekanntes Filmtrio, das ja auch mit der Eisenbahn in Kontakt kam. Eine Zusammenstellung Reisender ergänzt nicht nur den großen Bedarf an unterschiedlichen Figuren für belebte Bahnsteige, sondern wartete auch mit Gestaltungen auf, die nicht zum gewohnten Repertoire der Großserie gehören.



Die Reisenden (oben) heben sich in Ausstattung und Körperhaltung deutlich von bekannten Preiser-Figuren ab und beleben dadurch den Bahnsteig zusätzlich. Auch die Olsen-Bande (unten) hat aus den Filmen einen echten Eisenbahnbahnbezug.

Noch zu den aktuellen Neuheiten, wenn auch inzwischen nicht mehr ganz „taufrisch“, gehörte der dunkelblau gekleidete Fahrer eines roten Trikes. Damit bietet Birgit Foken-Brock eine weitere Figur für moderne Anlagenthemen an.

Zu den vernachlässigten Anlagenthemen, die allerdings schöne Blickfänge bilden können, gehören Kinderspielplätze. Zu ihnen gehören nicht nur die sonst so stiefmütterlich behandelten Kinderfiguren, sondern auch Spielgeräte wie Rutsche, Wippe und Klettergerüst mit Schaukel. Bei Trafofuchs gehört alles zu einem Artikel, der ebenfalls in Altenbeken gezeigt worden ist.

Einen optischen Mittelpunkt bilden auf vielen Anlagen, sowohl mit Dorf- als auch Kleinstadtmotiv, zentrale Plätze. Gern werden sie mit einem Wochenmarkt zum Leben erweckt und befüllt. Viele Stände sind dazu im Trafofuchs-Programm zu finden, werden aber auch immer wieder um Neuheiten ergänzt.

Geschobene Würstchen- und Eiswagen können gewiss auch anderswo stehen, aber eine fahrbare Bedientheke, d.h. ein Verkaufswagen auf Lieferwagenchassis, ist einfach zu typisch und eben alltäglich für die beliebten Marktstände. Zwei neue Modelle mit hinterer Doppelachse wurden gezeigt.



Bild oben:
Der Kinderspielplatz mit Figuren (Bild oben) schließt eine seit vielen Jahren wieder bestehende Angebotslücke. Einst wurden geätzte Spielgeräte von 1zu220-Modelle angeboten.

Bild unten:
Ein reichhaltiges Angebot belebt Strandpromenade, Urlaubsorte, Kirmesplatz oder auch den Wochenmarkt (obere Reihe). Nicht fehlen dürfen aber typische Verkaufswagen für Fisch (untere Reihe links) und Brot- oder Wurstwaren (untere Reihe rechts).

Einer davon bildet ein Fischfachgeschäft nach, am anderen sind Fleisch- und Wurstwaren zu vermuten. Sie machen sich sehr gut zwischen den Verkaufsständen für Obst und Gemüse sowie den vielen Einkäufer mit Tüten in der Hand, die zum begleitenden Sortiment gehören.

Pkw-Modelle schließen Lücken

Nur wenige Anbieter haben aktuell Pkw-Modelle im Programm. Häufig vertreiben sie auch eher kleine Stückzahlen und es kommen hohe Portokosten wegen Versands aus dem Ausland hinzu. Daher ist es zu begrüßen, wenn hier weitere Lücken geschlossen werden und es Alternativen gibt, die auch einen Kauf auf Ausstellungen zulassen.

Das ist bei Raffele Picollo (Genua) der Fall, der seit einiger Zeit unter der Marke „MrZtraX“ aktiv geworden ist. Seit Jahren nimmt er an den Veranstaltungen in Altenbeken teil, inzwischen auch mit seinem durchaus ansehnlichen Programm, das sehr breit aufgestellt ist.



Der VW Käfer hält in seiner Ausführung von 1965 Einzug ins Programm MZX (MrZtraX), vervollständigt um den „VW Baja Bug“ als aufgemotzten Strandbuggy (rechts im Bild). Gefragt sein dürfte auch der Volkswagen Transporter T 3, der ebenso in verschiedenen Versionen angeboten wird (im Bild links). Alle Automodelle entstehen per 3D-Druck aus transparentem Resin.

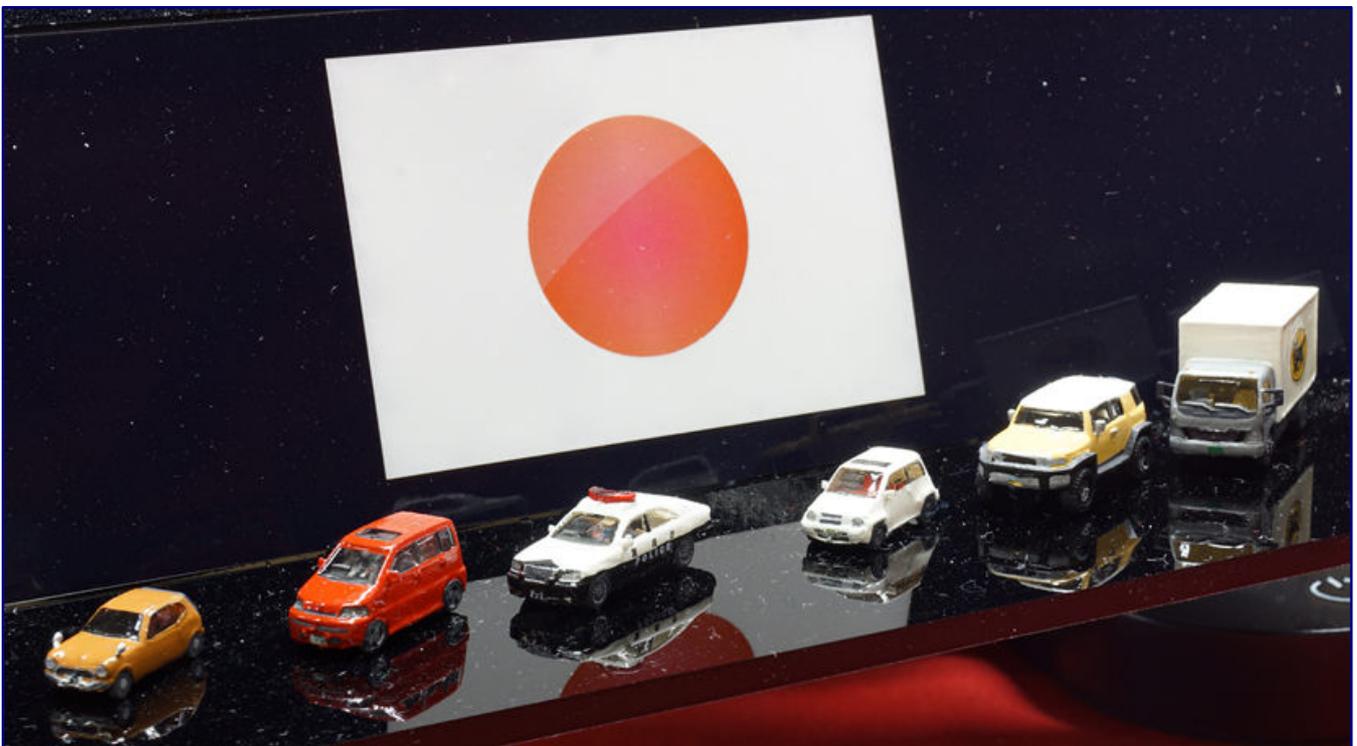
Begonnen hat er vor allem mit einigen Filmautos, die ihm viel Aufmerksamkeit beschert haben. Es folgten Alltagsautos der Gegenwart und Vergangenheit, die auf vielen Anlagen fehlen. Auch im Mai 2024 stellte er einige davon neu vor.

Begeistert hat uns vor allem der VW Transporter T 3, der letzte mit Heckmotor. Obwohl dieses Konzept schon beim Erscheinen überholt schien, wurde er sehr erfolgreich, denn es war ein gutmütiges Auto, das sich in vielen Formen im Alltag bewies.

Daran erinnern hier ein- und zweifarbige Caravelle-Ausführungen, ein Wohnmobil und zwei Kastenwagen mit aufgebrachtener Unternehmenswerbung. Den Vorgänger T 2 präsentierte Raffaele in Form von zwei Sondermodellen für den „Puppenkönig Bonn“ (geschlossener Kastenwagen) und als Pritschenwagen mit übergroßer Quetsche-Ente.

Den VW Käfer hat wohl schon jeder Automodellanbieter im Sortiment geführt, so hielt der Typ 1 von 1965 auch hier in verschiedenen Farben Einzug. Ergänzt wurden die Straßenfahrzeuge durch verschiedene Ausführungen mit langen Auspuffrohren und auf hohen Rädern, die sich VW Baja Bug nennen.

Auch an den japanischen Markt hat er gedacht, denn dafür wurden gleich mehrere Neuheiten gezeigt, die in Europa fast ohne Ausnahme nicht anzutreffen sind: Honda Z360, Honda S-MX, Toyota Crown als Polizeiauto, Honda City Turbo II, Toyota FJ Cruiser und den Kleinlaster Mitsubishi Fuso. Wer Seine Anla-



Der Austin Mini von Mr. Bean in dieser berühmten Filmszene (Bild oben links) ist längst ein Klassiker im Programm von MrZtraX, soll hier aber in der Nahaufnahme die hohe Detailwiedergabe und Wirkung der klaren Fensterscheiben veranschaulichen. Brandneu und noch nicht ausgeliefert sind die „Käfer unter Plane“ zum vorbildgerechten Beladen der neuen Autotransportwagen Off 52 von Märklin (Bild oben rechts). IN Japan werden sich die Zetties gewiss über typische Kraftfahrzeuge freuen (Bild unten), die zu ihrem Alltagsbild gehören. Abbildung oben rechts: MrZtraX / Raffaele Piccolo

ge nach fernöstlichen Motiven gestalten und beispielsweise den Shinkansen-Verkehr thematisieren möchte, kommt an diesem Angebot nicht vorbei.

Es lohnt sich hier explizit ein Blick auf die Seiten von MrZtraX und auch in seinen aktuellen Lieferkatalog (mit Produktabbildungen), der viele weitere Modelle und auch Ankündigungen für die nähere Zukunft enthält. Von diesem Anbieter haben wir offenbar noch einiges zu erwarten!

Die Seiten der drei Hersteller:
<https://azar-models.com>
<http://www.mrztrax.com>
<http://www.trafofuchs.de>

Sommerfest Modelleisenbahner Soest

Modellbahnbörse



*Fahrbetrieb auf
allen Anlagen*

*Kaffee
und
Kuchen*

***Außenbereich mit Verkauf
unserer LGB Modulanlage***

*Spezialitäten
vom Grill*

Am 25. August 2024

Von 11:00 bis 17:00 Uhr

TT

H0

Vereinsheim Neuengeseke

Neuengeseker Heide 1

Eintrittspreis: Erwachsene 3,50 €

N

Jugendliche bis 16 Jahre 2,- €

Z

Kinder unter 6 Jahre frei

Randerscheinungen (Teil 8)

Der Zettie und das liebe Vieh

Eine Modelleisenbahn soll und muss lebendig wirken. Entscheidend tragen dazu die auf der Anlage aufgestellten Figuren bei. Bereits im Teil 7 haben wir uns damit auseinandergesetzt und feststellen dürfen, dass nicht nur ihre Zahl, sondern ihre durchdachte Auswahl und das richtige Positionieren entscheidend wirken. Dasselbe gilt auch für Tierfiguren.

Was wäre ein Leben ohne Tiere? Täglich begegnen wir ihnen, selbst in Betonwüsten von fehlgeplanten Großstädten. Seien es die Tauben auf Kirchtürmen und Plätzen, an der Leine mitgeführte Hunde oder auch die Freigänger unter Katzen.



Auf du und du mit der Tierwelt: Wer Wild, Heim- oder Haustiere auf der Anlage darstellen will, der muss unsere tierischen Zeitgenossen beobachten und verstehen lernen.

Noch kleinere Vertreter der Fauna klammern wir an dieser Stelle aus, denn eines dürfte nun schon klar sein: Eine Modellbahn ohne Nachbildungen von Tieren ist prinzipiell nicht denkbar. Verlassen wir das Areal der Städte in Richtung der häufig zu sehenden Nebenbahnen, bekommen diese Figuren eine noch größere Relevanz.



In diesem kubanischen Motiv tummeln sich zwei hellrote Aras (rechts oben) und ein Graureiher (links), während sich ein Arbeiter mit einer Eisenstange gegen zwei Alligatoren (Mitte) zur Wehr setzt.

Auf dem Land erleben wir weitaus mehr wilde Tiere in Wald und Flur, aber hier sind zusätzlich auch noch die Nutztiere zu sehen, die eine zentrale Rolle in der Lebensmittelversorgung spielen. Leicht ist es festzustellen, dass für ländlich gewählte Szenen weitaus mehr und verschiedene Tierfiguren einzuplanen sind als im städtischen Umfeld.

In ihrem Wirken auf den Betrachter verhalten sie sich alle sehr unterschiedlich. Eine große Rolle spielen dabei auf jeden Fall ihre Größe, die Eigenschaften als Herdentiere oder Einzelgänger und auch die Fell- oder Federfarbe.

Viele Tiere tarnen sich und wollen in ihrem Lebensraum nicht entdeckt werden, während sich andere eben vorteilhaft von Artgenossen abheben müssen oder auch Zeichnungen mit Warnfarben tragen. Denken wir hier nur an den Feuersalamander, den wir selten entdecken, dann aber auch nicht übersehen können.

Wir können unsere Figuren also geschickt und gezielt dazu einsetzen, Aufmerksamkeit auf eine selbst gewählte Szene oder bestimmtes Areal zu lenken. Gleichmaßen können wir auch bewusst Versteckspiele anstellen, die unsere Anlagenbetrachter dazu einladen, sich detailreich gestaltete Bereiche genauer anzuschauen und so auf Entdeckertour zu gehen.

Die Vielfalt des heutigen Angebots erlaubt uns auch gewisse Freiheiten. So lässt sich längst auch ein Zoo oder Wildpark in die zu wählenden Anlagenmotive einbeziehen. Darstellbar sind auch Landschaften abseits des europäischen oder nordamerikanischen Kontinents.

weiter auf Seite 32



Bild oben:

Die Fotosafari ans ausgetrocknete Wasserloch auf dem Rücken einer Elefantenkuh ist ein eher außergewöhnliches Motiv. Am Ziel der Expedition begegnen wir afrikanischen Herdentieren, die nach Wasser suchen. Bei den wilden Elefanten handelt es sich ausnahmslos um Kühe, deren Herde von einer Leitkuh angeführt wird. Die Bullen leben als Einzelgänger.

Bild unten:

Das Dromedar kann uns in einem Spur-Z-Zoo begegnen, eignet sich aber auch als Karawanentier in der arabischen Wüste, wie es hier gekonnt umgesetzt worden ist. So wird es seiner Rolle als „Wüstenschiff“ gerecht.

So gehören beispielsweise Elefanten, Dromedare und sogar Krokodile zu den Lieferprogrammen. Einige waren anfangs vielleicht als Zirkustiere gedacht, nachdem Luetke Modellbahn früh ein Zirkuszelt samt -wagen ins Sortiment aufnahm und damit ein recht beliebtes Thema für die Epochen III und IV bediente. Zugleich eröffneten sie aber auch neuen Spielraum für Kreativität.

Diese nutzen manche Zetties auch gerne, um Tiere zweckentfremdet einzusetzen oder auch unliebsame Alltagserscheinungen wiederzugeben. Als Beispiel dienen uns hier die Waschbären aus dem Sortiment von Klingenhöfer Miniaturen.

Wer bietet Tierfiguren im Maßstab 1:220 an?

Mit etwas Geschick lassen sich bestimmt einige Tiere aus vorhandenen Figuren umbauen. So wäre das Einhorn als Phantasie- und Märchentier gewiss aus einem Pferd abzuleiten.

Eine Schlange oder Blindschleiche entsteht aus dünnem Kupferlackdraht der im Kopfbereich leicht verdickt wird und ggf. umgefärbt wird.

Rehe, Schafe, Pferde und Kühe fanden schon früh Eingang ins industrielle Programm. Sie tauchten teils auch schon mehrfach und in unterschiedlichen Ausführungen bei Fallers, Merten, Noch oder Preiser auf, sind derzeit aber nicht durchgängig lieferbar.

Deshalb hat sich auch die Kleinserie hier umfangreich betätigt. Auch hier sind längst nicht mehr alle Kreationen der Vergangenheit herstellenseitig zu beziehen. Zu nennen sind hier KoMi-Miniaturen und Rolfs Laedchen, auch Trafofuchs führt einige Tierfiguren im Sortiment.

Als wichtigster Lieferant ist hier Klingenhöfer Miniaturen zu nennen, wo auch Tiere umgesetzt werden, die nicht im häuslichen Umfeld anzutreffen sind und zu den Zootieren gehören oder auch Auslandsthemen bedienen, die in anderen Klimazonen angesiedelt sind.

bewusst ist. Das dürfte daran liegen, dass Waschbären nachtaktiv sind, deshalb auch nicht einfach zu bejagen und wieder auszurotten sind. Entsprechend dezent aufgestellt, sollten sie also glaubhaft wirken.

Für nordamerikanische Motive sind sie teilweise unverzichtbar, aber auch in Deutschland haben sich entlaufene Zoo- und Farmtiere angesiedelt und Lebensräume nachhaltig beziehen können.

So kann dieses auffällige Tier gezielt als Blickfang eingesetzt werden, über das so mancher Zuschauer sicher mit den Augen stolpert.

Dennoch ist dies nicht völlig aus der Welt gegriffen, obwohl diese Tierart vielen Menschen noch nicht mal vertraut und als längst heimisch betrachtet wird.

Die Miniatur der Vogelwelt

Weitere Exoten auf Anlagen sind Papageien. In Südseemotiven mit Palmen sind diese bunten und auffälligen Vögel bestens aufgehoben, doch der bei Rolfs Laedchen geführte Ara ist eigentlich im südamerikanischen Regenwald zu Hause. Dort lebt er in größeren Schwärmen, wobei die Vögel bewusst einen größeren Abstand zueinander halten. Nur Paare dulden untereinander eine größere Nähe und betreiben dann gern auch soziale Gefiederpflege.



Der auch in Deutschland (in zwei Nominatformen) heimische Ringfasan fehlt noch als Figur im Maßstab 1:220. Foto: MakaraSK (CC-BY-SA-4.0)

Ein Südseemotiv zeigt folglich eher Ziervögel, wie sie auch bei uns beliebt sind. Ab und an entfliegt auch ein derart intelligentes Tier mal und findet den Weg in der sich ihm präsentierenden und völlig unbekanntem Außenwelt nicht zurück.

In Düsseldorf ist aus entflohenen Käfigvögeln eine ganze Kolonie Halsbandsittiche entstanden, die nicht zu überhören sowie meistens auch nicht zu übersehen sind. Sie haben gelernt, sich geeignetes Futter zu suchen und auch einen deutschen Winter zu überstehen.

Das hier zu Grunde liegende Ereignis kann ebenso als Blickfang genutzt werden. Jür-

gen Tuschick hat den Bahnhof seiner jüngsten Anlage Heinzenberg, die in Hessen angesiedelt ist, mit einem hellroten Ara bestückt. Zweifelsfrei wird dieses Prachtexemplar nun irgendwo vermisst und wer die Szene entdeckt, sucht gleich instinktiv nach dem Besitzer, der vielleicht mit einem Käfig seinem entflohenen Liebling folgt.

Auch andere, sehr auffällige Vögel können uns helfen, Blicke gezielt zu lenken. Beliebt ist der blaue Pfau, der ursprünglich aus Südasien stammt und zu den Fasanen gehört. Als Parkvögel sind besonders die Hähne sehr beliebt, doch findet sich eine solche Figur noch nicht im Maßstab 1:220 – gewiss ist sie auch nicht allzu leicht umzusetzen.

Anders sieht das mit dem aus Afrika stammenden, rosa Flamingo aus. Sie sind immer als größere Gruppen anzutreffen und stehen in meist recht regelmäßigen Abständen im flachen Uferbereich stehender Gewässer – häufig auf nur einem Bein.

Ihre helle, von weiß über zartrosa bis hin zu hellrot reichende Federfarbe heben sie so deutlich vom dunklen Grün des Wassers ab, dass sie zu einem optischen Mittelpunkt werden. Auch das lässt sich bewusst einsetzen, denn in einer gepflegten Parkanlage sind sie bestimmt nicht fehl am Platze.

Doch auch für die heimische Wasservogelwelt gibt es ein passendes Marktangebot: Graureiher und Weißstorch sind die beiden größten Vertreter. Der Reiher tritt einzeln auf und kann auch lange regungslos in einer Position verharren, während er auf Beute lauert. Gut platziert lässt er sich im Grüngürtel eines stehenden Gewässers, wo er nicht gleich erkannt wird – das stellt auch Betrachter wieder vor eine Aufgabe.

Auch Felder sind gute Aufstellorte und wirken dann nicht womöglich trist und monoton. Da sie Mäuse (und vermutlich auch Hamster) nicht verschmähen, lassen sich dort im Frühjahr und Sommer auch gern mehrere Exemplare in größerem Abstand zeitgleich nieder.

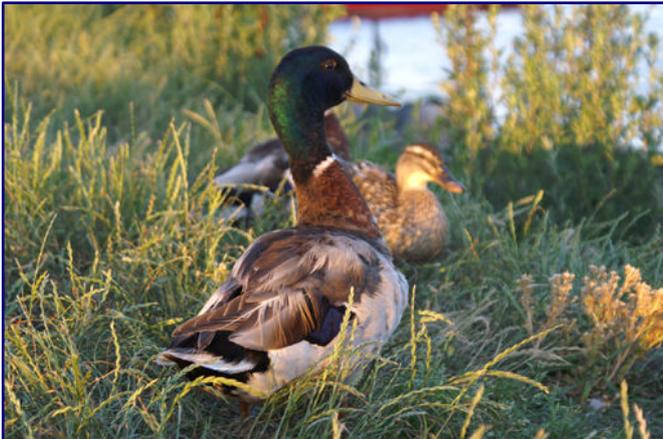
Der Storch bevorzugt neben Uferbereichen auch Feuchtwiesen, hat ansonsten aber ein ähnliches Nahrungsspektrum, zu dem neben Fröschen auch andere, kleine Wirbeltiere gehören. Allerdings durchschreitet er eher sein Revier, wenn er auf Nahrungssuche ist. Beliebt sind auch auf der Modellbahn Storchennester, die sich auf Kaminen und Kirchtürmen gut sichtbar aufbauen lassen.

Solange noch keine Eier zu bebrüten sind, sind diese Vögel stets paarweise auf dem Nest zu finden. Typisch ist das Klappern mit den Schnäbeln bei in den Nacken zurückgelegtem Kopf. Häufig ist in einem Dorf nicht nur ein Brutpaar zu finden. Wo sich Störche niederlassen, sind häufig ganze Kolonien zu finden.

Das gilt auch für die Stockente, unser häufigster Vertreter dieser Wasservogelfamilie. Bisweilen finden wir solche Exemplare auch mal an einem kleinen Bachlauf, im langsam fließenden Uferbereich von Flüssen sowie auf Seen und Weihern sind sie häufig in großer Zahl zu finden. Zur Brutzeit sind innerhalb



In seiner arttypischen Sitzhaltung hat sich dieser Graureiher auf einer Giebelspitze niedergelassen. Beim Annähern von Menschen flüchtet der scheue Vogel umgehend.



Gegenüberstellung von Vorbild und Modell: Sowohl bei den Stockenten (obere Reihe) und den Höckerschwänen (untere Reihe) geht es um die Frage, ob Körpersprache und -haltung sowie der Abstand zwischen den Tieren stimmen.

dieser größeren Gruppen häufig Paare klar auszumachen, weil der Abstand zwischen ihnen erkennbar kleiner als zum Rest ist.

Die majestätisch wirkenden Höckerschwäne drängen sich mit ihrem schneeweißen Gefieder auch gleich allen Blicken auf. Auch sie treten selten allein auf und sind meist paarweise unterwegs. Hier genügen entsprechend wenige Figuren, sonst wissen Betrachter auch schnell nicht mehr, wohin sie schauen sollen. Platziert werden müssen sie keinesfalls im Wasser, sondern wirken auch im Ufergras hinreichend ansprechend.

Tiere in Wald und Feld

Waldvögel bedürfen kaum eines Nachbildens im Modell, denn sie leben oft versteckt und sind selten auszumachen. So sitzen Eulen tagsüber regungslos in Bäumen und sind dort aufgrund ihrer Färbung auch bestens getarnt.

Reizvoll ist es aber sicher, ihrem größten Vertreter, dem Uhu einen Platz auf der Anlage einzuräumen. Er lässt sich perfekt auf einem der höchsten Zweige einer Tanne oder Fichte fixieren. Beim flüchtigen Blick über die Baumkronen fällt er, wie in der Realität, nicht auf. Doch hebt sich seine Silhouette bei passendem Blickwinkel oder Lichteifall erkennbar vom Nadelgeäst ab. Und dieser Moment ist es, den das Auge einfängt.



Eulen sind am typischen Körperbau und ihrer Sitzhaltung zweifelsfrei zu erkennen, wie die männliche Schneeeule (Bild links) beweist, die taxonomisch übrigens zu den Uhus gehört. Der Uhu selbst wird nur wenig größer und ist – auch im Modell des Maßstabs 1:220 – an seinen typischen Federohren zu erkennen (Bild rechts).

Plötzlich merkt der Betrachter, dass dort eben doch Leben im (Modell-)Wald steckt. Das weckt dann auch die Aufmerksamkeit für weitere Waldbewohner, auf die wir noch zu sprechen kommen werden. Doch zuvor möchten wir auf Tauben, Krähen und Möwen zu sprechen kommen.

Auch die Ringel- und Turteltauben sind ursprünglich Waldvögel, folgten den Menschen aber in die Städte und entdeckten dort neue Lebensräume, in die sich ihre Fressfeinde lange nicht trauten.

Sie sind als Modelle klein und grau, bilden daher kaum einen Kontrast zum Straßenbelag. In ausreichend großer Anzahl aufgestellt, sind sie hingegen nicht mehr zu übersehen – und gehören nun mal genauso zu unserem Leben.

Auf den Feldern tun es ihnen Saat- und Rabenkrähen gleich. Sie treten meistens in große Scharen auf und drängen sich mit ihrer schwarzen Farbe den Blicken auf.

Nur der mäusebussardgroße Kolkrahe ist ein Einzelgänger, der nicht minder auffällig, aber wegen seiner Größe leichter nachzubilden ist.

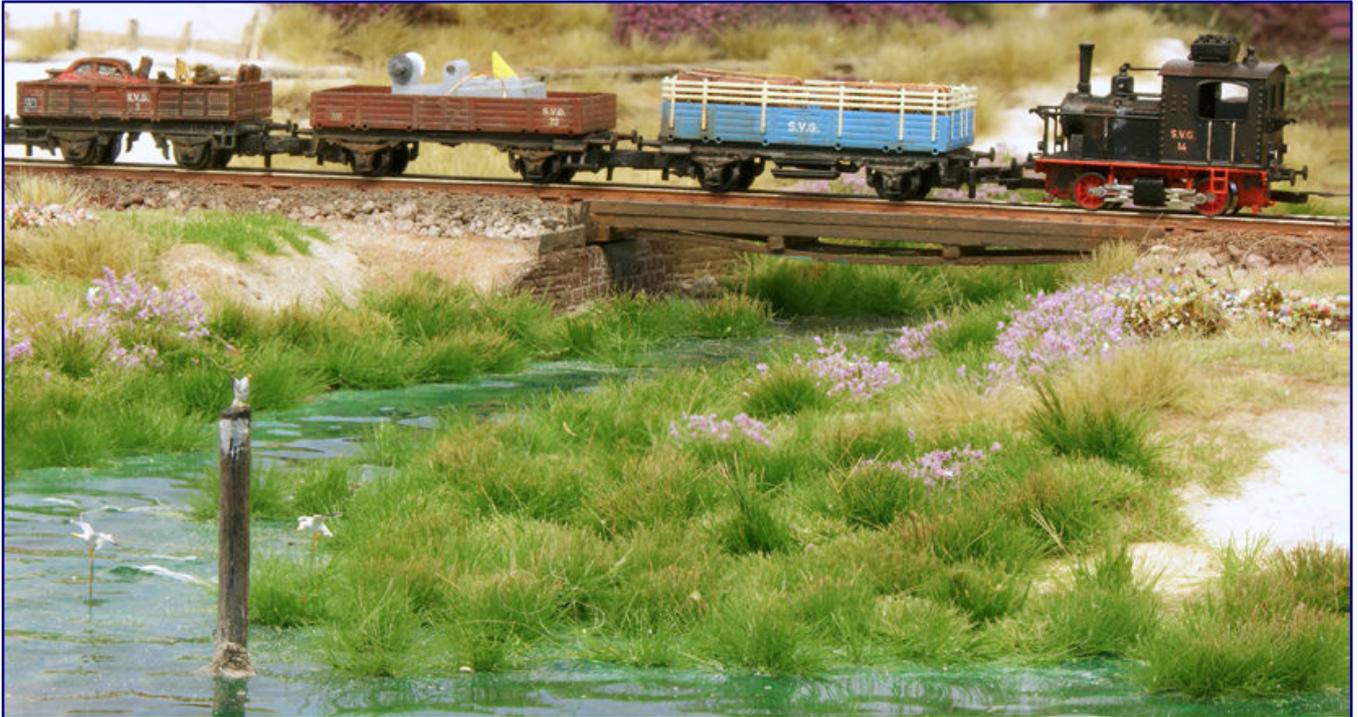
Was die Krähen im Binnenland sind, sind die Möwen an der See. Die



Dem Gleisperrsignal ist deutlich anzusehen, wie es von Silbermöwen als Sitzplatz geschätzt wird. Die vor allem an der Küste in Scharen vertretenen Möwen sind aber auch im Binnenland häufiger anzutreffen.

größte heimische Möwenart, die Silbermöwe, gibt es auch als Modelle im Maßstab 1:220. Auch weitab der Küste sind sie häufig zu finden, so dass sich auch mit ihnen ein abgeerntetes Feld bevölkern lässt, auch gemischt mit den Krähen. Fest steht, dass ohne diese beiden Vogelarten ländliche Szenen kaum glaubhaft darzustellen sind.

Wechseln wir von der Küste nun in die Hochalpen. Da Berge und Tunnel zu den ebenfalls sehr beliebten Anlagenthemen gehören, waren passende Tierfiguren nur eine Frage der Zeit. Gams und Steinbock sind typische Vertreter der alpinen Welt und hauchen der Felsenwelt ihr Leben ein.



Silbermöwen in einer Salzwiese an der Küste (Bild oben) und Tauben am Bahnhof (Bild unten) im Modell zeigen, wie wichtig es ist, auch verhältnismäßig kleine Tiere auf der Anlage nicht zu vergessen, um ein stimmiges Bild zu erhalten.

Zu beachten ist, dass Gämse in Herden von bis zu 30 Tieren leben, während ein männlicher, alter Steinbock als Einzelgänger aufzustellen ist. Darüber kreist vielleicht der braune Steinadler, deutlich an den gefingerten Flügeln und seiner majestätischen Spannweite von über zwei Metern zu erkennen.

Auch der Braunbär darf auf eine moderne Anlage einziehen. Hier ließe sich Spannung erzeugen, wenn nachgestellt wird, was wir alle nicht im echten Leben antreffen möchten: Das Raubtier wird von den Brotmahlzeiten einer Wandergruppe angelockt und nähert sich gefährlich, aber noch unentdeckt den nichts ahnenden Menschen.



Steinbock (Bild oben) und Braunbär (Bild unten) kommen auf Anlagen nach Alpen-Motiven zum Einsatz, sofern nicht ein Zoo das Thema der Umsetzung ist. Foto (unten): Klingenhöfer Miniaturen

Geradezu possierlich wirken Eichhörnchen. Und obwohl sie auch mal am Boden unterwegs sind, so geht es bei der kleinsten Störung den nächsten Stamm aufwärts. Eingesetzt in Wiese und Flur oder auch im Grün einer Siedlung, besteht kein Problem, sie auch für Zuschauer erkennbar zu machen. Immerhin bildet das rotbraune Fell etwas Kontrast zum dunkleren Holzton.

Beim Bau eines Dioramas vor einigen Jahren waren wir verblüfft, wie gut ein Fuchs im Unterholz getarnt ist. Auch sein Fell in fast identischer Farbe ist ja bei weitem nicht unauffällig. Trotzdem fällt er im Wald kaum auf, zumal auch der Waldboden dort nicht durchgängig von Grün überzogen ist.



Suchspiel für Betrachter: Das hier gezeigte Eichhörnchen ist so geschickt im Baum platziert, dass Kinder es aus ihrer Perspektive eher entdecken als ihre Eltern. Die mit den Erwachsenen entstehenden Diskussionen sorgen dann für eine längere Verweildauer.

Wird dieser Einzelgänger auf der Anlage aufgestellt, sollte er einen ausreichenden Kontrast zu seinem Umfeld aufweisen. Dies gelingt am besten, wenn dazu grüne Areale gewählt werden, in denen nicht die Faserlänge von Grashalmen ein Dickicht bildet.

Beliebt geworden sein dürfte inzwischen auch wieder das Thema Hirsche, nachdem Noch mit dem Ausliefern seiner 3D-Master-Figuren für eine breite Verfügbarkeit gesorgt hat. Die Vorgänger aus Spritzguss von Merten sind leider seit über zwanzig Jahren nicht lieferbar, womit dieses Thema über lange Zeit nur aus der Kleinserie bedient werden konnte.

Rehe wie auch Hirsche sind Herdentiere. Wo ein Exemplar angetroffen wird, da sind die übrigen meist nicht weit entfernt. Dies gilt vor allem für die weiblichen Tiere mit ihren Kitzen. Erst in der Dämmerung trauen sie sich aus dem Wald heraus und sind dann auch in lichterem Bereichen auszumachen, meistens in hohem Gras, gerne aber auch auf Feldern.

weiter auf Seite 40



So beobachtet ein stolzer Damhirsch seine Umgebung (Bild oben). Da sich diese Tiere auch tagsüber gern auf offenen Flächen aufhalten, lassen sie sich relativ gut fotografieren. Von Noch jüngst umgesetzt wurden Rothirsche (Bild unten), die eher den Wald bevorzugen. Der Abgleich von Vorbild und dem im oberen Hangbereich stehenden Hirschbullen belegt aber, wie gut und lebensecht die neuen Figuren geworden sind.

Hirschbullen sind je nach Art Einzelgänger oder leben in kleineren, rein männlichen Verbänden nahe der Gesellschaft der Kühe. Dies ist vor allem beim Damhirsch zu beobachten, der sich für Modellbahnzwecke deshalb anbietet, weil er nur selten den Schutz des Waldes sucht und auch tagsüber eher im offenen Weideland zu finden ist.



Elch und Graureiher sehen wir in ihrem natürlichen Lebensraum – im Maßstab 1:220. Es lohnt sich durchaus, einem solchen Biotop ausreichend Platz auf der Anlage einzuräumen.

Hingegen sind Elche, die als größte Hirschart weltweit in Skandinavien und Nordamerika heimisch sind, immer Einzelgänger. Nicht vergessen dürfen wir Wildschweine, die als Rotten im Wald leben. Glücklicherweise meidet die Wildform unserer Hausschweine die Nähe, denn diese Tiere können mit ihren kräftigen Hauern sehr gefährlich werden.

Rinder und Bergmannskühe

Mit dem Fokus auf Nebenbahnen und die Landwirtschaft stellen die klassischen Haustiere seit Bestehen der Spurweite Z einen Schwerpunkt in den Figurensortimenten dar. So waren und sind Kühe und Pferde immer in den Sortimenten vertreten, dicht gefolgt von Schafen.

Für Nachbildungen von Stallhaltungen brauchen wir gewiss keine Anleitungen zu hinterlassen, denn hier bestimmt der Mensch Platz und Abstand der einzelnen Tiere. Gleiches gilt für den Einsatz von Kutsch- und Reitpferden.

Interessant wird es aber, wenn wir auf die Weiden schauen, denn da sind die Tiere sich selbst überlassen. Für jede betrachtete Art ist ein eigenes Verhalten arttypisch, das auch im Modell zu erkennen sein sollte. Stimmt dies in der Wiedergabe nicht, fällt uns das gleich auf, ohne vielleicht auch den Grund zu erkennen.

Während die intelligenten Hausschweine ein scheinbares Eigenleben führen und mal nebeneinander wie auch einzeln liegen oder sich suhlen, sind fast alle anderen Haustiere (Sammelbegriff für Nutztiere im Gegensatz zu Heimtieren) klassische Fluchttiere. Sehen sie sich in Gefahr, ergreifen sie die Flucht.

Unterschiedlich ist nur, ob sie dies eher allein tun, weil sie ausreichend schnell sind oder dabei den Schutz der Herde suchen, der es dem Fressfeind erschwert, ein einzelnes Tier als Beute auszumachen und anzugreifen.

Schafe stehen oft in größeren Gruppen nahe beieinander. Nur zwischen diesen Verbänden ist der Abstand innerhalb der Gesamtherde größer. Bei Gefahr suchen die Tiere engen Abstand und bewegen sich dicht an dicht von dort weg. Rund um den Gefahrenpunkt, häufig der die Herde beim Umsetzen leitende Schäferhund, ist radial ein auffallend großer Abstand wahrzunehmen – besonders eindrucksvoll aus der Luft.



Aus der Luft (Bild oben) ist gut zu erkennen, wie Schafe auf der Weide verteilt stehen: In größeren Gruppen stehen die Tiere dicht beieinander, zwischen ihnen sind die Abstände größer. Die typische Bewegung einer geführten Schafherde (Bild unten) hat Harald Hieber gelungen umgesetzt. Der Standort des Schäferhunds lässt sich anhand der Bewegungsrichtung gleich ausmachen.

Auf der Anlage aufgestellte Figuren wirken deshalb häufig nicht, weil viel zu wenige Schafe eingesetzt werden, was an den üblichen Verpackungsgrößen liegt. Preiser hat darauf in seinen Neuheiten 2024 reagiert und eine Zusammenstellung von gleich 60 Schafen – ohne Hund und Schäfer – vorgestellt. Offen bleibt nur, wie viele Jahre ins Land gehen werden, bis diese auch lieferbar werden.



Pferde als schnelle Fluchttiere halten auf der Weide einen größeren Abstand zueinander (Bild oben). Die aktuell beste Umsetzung dieser Tiere hält Noch (Bild unten) derzeit auf dem Markt bereit, denn lebensechter könnte die 3D-Druck-Miniaturen wohl kaum wirken.

Bis dahin halten wir fest, dass diese Wollspender in der Masse wirken und ihre Bewegungs- wie Fluchtrichtung aus der Betrachterperspektive deutlich erkennbar sein muss. Völlig unterschiedlich ist dies bei warmblütigen Pferden, die eine hohe Laufgeschwindigkeit erreichen können. Ihr Verhalten auf der Weide lässt deutlich eine Hierarchie erkennen, an deren Spitze eine Leitstute steht.

Die Abstände zwischen den Tieren sind meistens recht groß, Gruppierungen sind deutlich schlechter auszumachen. So ist gewährleistet, dass jedes Exemplar mit seinem Fressbedarf an Gräsern und Wiesenkräutern den Nachbarn nicht in die Quere kommt.

Zu Fluchtbewegungen sollte es seltener kommen, da sie im Gegensatz zu den Schafen auch keine Angriffe von anderen Tieren zu fürchten haben. Dort sind vor allem die Lämmer durch Angriffe von Krähen und Raubvögeln gefährdet, was auch das ängstliche und vorsichtige Verhalten der Tiere erklärt.

Einen ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein hat auch der Esel, ein früher sehr beliebter Lastenträger. Günstiger als ein Pferd, aber kräftig und ausdauernd, haftet ihm bis heute der Ruf an, besonders störrisch zu sein. Tatsächlich zeigt sich dieses Verhaltensmuster, wenn das intelligente Tier eine Gefahr ausgemacht hat und sie meiden möchte.

Auf der Anlage reicht regelmäßig ein einzelnes dieser Grautiere, denn heute werden sie fast ausschließlich von Liebhabern, gerne auch neben Ponys gehalten. Kaum noch relevant, aber nicht völlig verdrängt, ist die Rolle des Esels als Fleischlieferant. Wie auch bei Pferden, werden sie aber nur noch selten für die Lebensmittelproduktion genutzt.



Ein heute meistens einzeln oder zusammen mit Ponys gehaltenes Haustier stellt der intelligente, aber als störrisch geltende Esel dar.

Einen besonderen Fall stellen auch Kühe dar. Auf der Weide treffen wir meistens kleinere Verbände an, denn die Großbetriebe beschränken sich regelmäßig auf eine reine Stallhaltung. Ins Freie gelangen zudem nur weibliche Tiere mit ihren Kälbern sowie nicht geschlechtsreife Jungbullen.

Während ein Kalb immer in der Nähe seiner säugenden Mutter zu finden ist, verteilen sich die Kühe sonst über große Teile der Weide. In Fresspausen oder abends liegen sie aber auch näher beieinander, sofern sie nicht über Nacht zurück in den Stall geführt werden.



Kühe sind sehr neugierige Haustiere (Bild oben) und zeigen als Weidetiere keine Furcht vor dem Menschen, wenn sie den Kontakt mit ihm gewohnt sind. Die bislang besten Umsetzungen fanden sich bislang in den Programmen von Faller und Preiser (Bild unten).

Der enge Kontakt zu den Artgenossen ist bei Tageslicht zu vernachlässigen, denn die so behäbig wirkende Kuh ist keinesfalls langsam, wenn sie flüchten muss oder sich zum Verteidigen ihres Nachwuchses für einen Angriff entscheidet.

In Bezug auf am Weidezaun verharrende Passanten bleibt festzuhalten, dass Kühe, die den Anblick des Menschen gewohnt sind, keinesfalls ängstlich reagieren. Gepackt von Neugier suchen sie dann durchaus auch dessen Nähe.

Fürs Modell bedeutet das ein differenziertes Vorgehen: Für die Epochen III und IV, als die Landwirtschaft noch nicht so industrialisiert war und Weidetiere noch die Regel waren, darf den Miniaturen die

Vertrautheit zum Menschen auch angesehen werden. Wechseln wir in die Gegenwart, halten viele Kühe erkennbar Abstand, weil die Begegnung mit Menschen für sie eine neue Erfahrung ist.

Am Schluss dieses Abschnitts kommen wir zu einem weiteren Haustier, das zu den Intelligentesten im menschlichen Umfeld zählt: die Hausziege. Als auch abseits von Bauernhöfen viele Häuser noch als Selbstversorger galten, war sie ein geschätztes Haustier.

Sie gab Milch und spendete Fleisch, kostete aber erheblich weniger als eine Kuh. So war sie neben Tauben, Hühnern und Kaninchen auch das typische Tier, das in den hinter den Häusern gelegenen, kleinen Ställen der Bergarbeitersiedlungen gehalten wurde. Nicht umsonst wurde sie im Ruhrgebiet in der Umgangssprache schlicht als „Bergmannskuh“ bezeichnet.



Von wegen „dumme Ziege“: Die „Bergmannskuh“ (Bild oben) gehört zu unseren intelligentesten Haustieren! Gelungene Modelle von ihr bietet Klingenhöfer Miniaturen an (Bild unten).

Heute kennen wir sie meistens als Streicheltiere aus dem Zoo, wo sie als Fleischlieferant für Raubtiere gezüchtet werden. Nur selten werden sie ohne einen festen Zweck gehalten, wo ausreichend Wiesenflächen zum Grundstück gehören.

Auf der Modellbahn kommen sie epochenabhängig allein oder in kleineren Gruppen zum Einsatz. Beim Grasen verteilen sie sich großflächiger, klettern auch gerne, wo sich die Chance dazu bietet und kommen sofort zum Zaun gerannt, wo sie sich dicht drängen, sobald ein Mensch dort auftaucht.

Kleintiere und Exoten

Kaninchen und Hühner sind gerade erst genannt worden. Im Stall gehalten, werden sie dem Anlagenbetrachter kaum ins Auge fallen. Ein aufgebautes Freigehege neben dem Haus, in dem einige Zwergkaninchen hoppeln und durch ihre unterschiedliche Fellzeichnung auffallen, lockern das menschliche Umfeld im Maßstab 1:220 gewiss auf.

Wissen sollte der Modellbahner, dass Kaninchen keine Einzelgänger sind, sondern in Rudeln leben und ein ausgeprägtes Sozialverhalten zeigen. Der einzelne „Stallhase“ aus früheren Zeiten, der auch einer höheren Gewichtsklasse angehörte und nur zum Schlachten gehalten wurde, sollte hier nicht als Maßstab gelten.

Im freien Gelände werden Kaninchenfiguren vermutlich kaum auffallen. Wildtiere sind eher unauffällig gezeichnet, damit sie bodennah nicht auffallen. Da Marder, Füchse und auch Greifvögel zu ihren Fressfeinden gehören, sind sie immer bedacht, aus der Ferne und von oben nicht erkennbar zu sein.



Wo Fuchs und Has' sich Gute Nacht sagen, da herrscht auf der Modellbahn ein Idyll – ganz im Gegenteil zum echten Aufeinandertreffen.

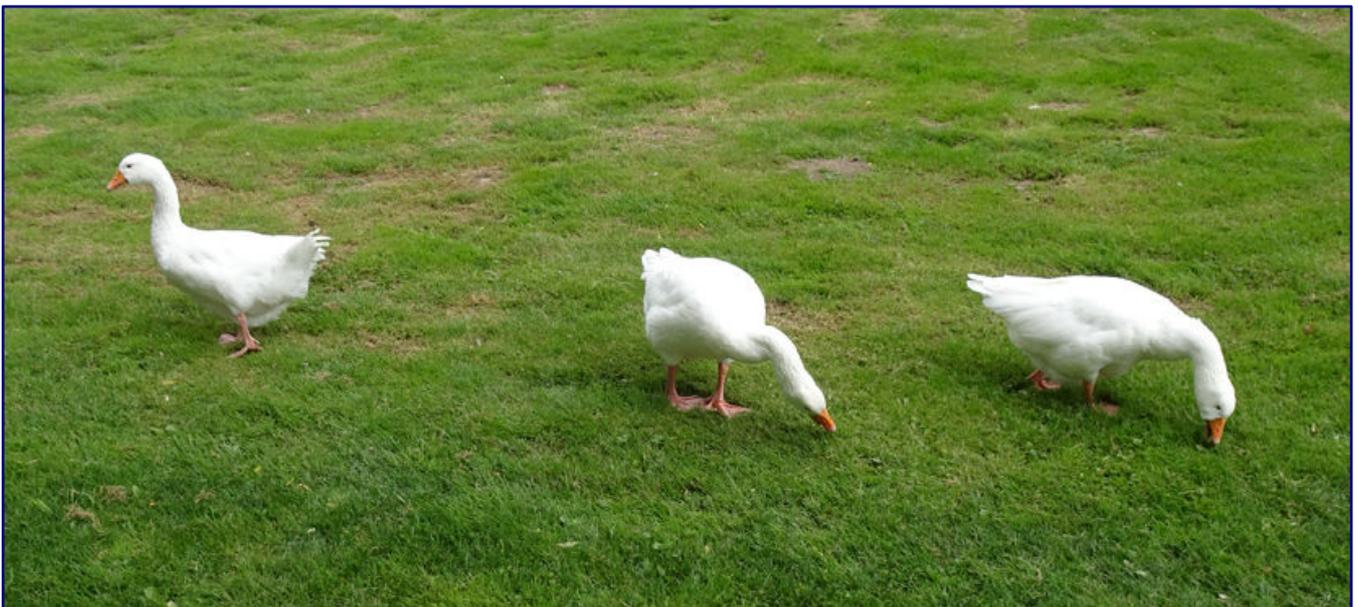
Etwas anders zeigt sich der größere Feldhase, erkennbar an deutlich längeren Hinterläufen und Löffeln. Er lebt auf dem Feld, wie der deutsche Name schon nahelegt und tritt als Einzelgänger auf. Böcke lassen sich im Frühjahr bei Rangkämpfen um Häsinnen beobachten, nach der Ernte sind sie für uns leichter sichtbar, wenn sie schnell über den Acker sprinten.



Selten ist die Kamera zur Hand, wenn „Meister Lampe“ (Feldhase) so unaufgeregt und scheinbar furchtlos an einem vorbeiläuft.

Eine so aufgestellte Figur fällt nicht auf den ersten Blick auf, weckt aber Neugier und spiegelt etwas Vertrautes zurück. Ähnliches gilt für den männlichen Ringfasan, der aber auch auffällig und schön anzusehen ist. Bisher ist er in der Nenngröße Z noch nicht im Angebot, eröffnet daher aber eine Chance für die Kleinserie.

Einen Blick wert sind auch die schneeweißen Hausgänse, die in der Epoche III am Dorfweiher schwimmen können oder auch einfach frei auf dem Hof oder der Dorfstraße laufen. Dargestellt in der Epoche III, stellte der motorisierte Individualverkehr noch keine große Gefahr für sie dar – und sie umgekehrt auch nicht für ihn.



Ein durchaus dankbares Haustier für die Modellwiedergabe ist wegen ihrer ausreichenden Größe und des auffallend weißen Gefieders die Hausgans. Den meisten Tieren ist aber nur ein recht kurzes Leben vergönnt.

Heute werden Hausgänse oft in Scharen in der Freilandhaltung von Höfen gehalten. Dort tauchen sie im Frühjahr als Jungvögel auf, wachsen über den Sommer auf und beenden ihr Leben schon früh wieder als Martins- oder Weihnachtsgans. In diesen nur neun Monaten dürfen wir uns allerdings an ihrem Anblick auch auf der Modellbahn erfreuen.



Kein Bauernhof ohne Gänse und Hühner! Auch wenn zumindest die Gänse hier recht versteckt stehen, fallen sie dem Betrachter schnell ins Auge.

Außergewöhnlich ist der Seefrosch, den wir an dieser Stelle erwähnen. Maßstäblich von Trafofuchs für ein Projekt von uns aus dem Sommer 2022 umgesetzt, wird er bestenfalls beim ersten Blick als Staubkorn wahrgenommen. Und doch hat er das Zeug zu einem Blickfang auf einem Tümpel. Dort sonnen sich die Froschlurche gern, während sie auf einem Seerosenblatt sitzen.

Genau so können sie auch als Modelle genutzt werden. Je nach Größe des Gewässers kann es bei wenigen Exemplaren bleiben oder auch ein ganzes Froschkonzert angeregt werden. Dem Betrachter fallen sie im Streiflicht auf, weil sie sich dann von der flachen Oberfläche aus Wasserspiegel und Schwimmblättern abheben.

Doch genau das ist der Moment, der unsere Zuschauer fesselt und sie zum Suchen inspiriert. Spätestens jetzt ist eine gesteigerte Verweildauer an der gezeigten Anlage sicher. Maßgeblich ist dabei immer die Mischung aus schnell entdeckten Tierszenen und das beiläufige Führen des Auges zum Außergewöhnlichen.

Schließen möchten wir diesen Beitrag mit einem Ausflug an die deutsche Nordseeküste. Die massenhaft auftretenden und nicht zu übersehenden Möwen waren ja schon zu Beginn Thema. Doch es gibt auch noch zwei Tierarten, die einfach zum Wattenmeer gehören und Sehnsuchtsziel so mancher Wanderung von Urlaubern sind: Seehunde und Kegelrobben.

Während Kegelrobben nicht angeboten werden, sind Seehunde durchaus als einfarbig graue Exemplare zu beziehen. In Braun umgefärbt, können sie auch als amerikanische Seelöwen erhalten, weil die Mehrzahl der Tiere ähnlich groß ist und augenfällige Unterschiede durch den kleinen Maßstab an Bedeutung einbüßen.

weiter auf Seite 50



Ob er beim Portraitieren schon ahnte, dass er ein Ebenbild im Maßstab 1:220 erhalten sollte? Hellwach, aber scheinbar geduldig beobachtet der Teichfrosch (Bild oben) den Fotografen. Als Ergebnis finden sich gleich zwei Exemplare – ein großes Weibchen und ein kleineres Männchen – auf dem Diorama (Bild unten) inmitten von Seerosen wieder.

Die unterschiedliche Art des Fortbewegens an Land sollte im Modell auch keine Rolle spielen, denn die Tiere sind liegend dargestellt. Erwachsene Seehunde halten immer einen festen Abstand zu anderen, der mindestens eine Körperbreite beträgt. Auf Sandbänken reihen sie sich aber gern im festen Parallelabstand auf, um zu ruhen.

Wird das für eine Anlage mit Wattenmeer-Motiven aufgegriffen, sollte eines bekannt sein, das als individuelle Nacharbeit nicht zu vernachlässigen ist: Typisch für den Seehund sind seine schwarzen Punkte auf der Rückenseite. Ähnlich einem Zebra ist diese Fellzeichnung aber individuell und ein Erkennungsmerkmal für jedes Tier. Hier darf also frei mit einem Punktwerkzeug losgelegt werden.



Auf einer Sandbank irgendwo im nordfriesischen Wattenmeer: Eine Gruppe Seehunde ruht sich von der Jagd aus, während zwei Exemplare noch um den besten Platz in der Sonne konkurrieren.

Wir hoffen sehr, dass der letzte Teil unserer Reihe aus dem Jahresschwerpunktthema 2023 viel Wissenswertes und Anregendes für die eigene Anlage geliefert hat. Bewusst haben wir dies als „Randerscheinungen“ betitelt, denn es ging immer um die vielen Dinge des Alltags, die wir nicht wahrnehmen.

Doch genau diese Details sind es, die so schnell beim Anlagenbau vergessen oder fehlerhaft dargestellt werden. Tritt das ein, stören sie das Gesamtbild nachhaltig, ohne es uns zu erlauben, die Ursache auch wahrzunehmen.

Wenn wir auch nur etwas dazu beitragen können, dass sich dies nachhaltig ändert und nicht ausgefuchsten Profis vorbehalten bleibt, dann haben wir alle viel erreicht! Als ergänzender Beitrag geplant ist noch eine Folge auf **Trainini TV**.

Sie wird passende Vorbildsituationen aufgreifen, in bewegten Bildern einfangen und vorrangig aus der Sicht von oben die Perspektive zeigen, mit der wir kritisch auch unser Heimanlage betrachten und uns dabei fragen, was wir besser machen können. Und dies sollten wir nun auch längst wissen.

Anbieter für Tierfiguren (Spur Z):
• <https://www.faller.de>
• <https://www.klingenhoefer.com>
• <http://www.komi-miniaturen.de>
• <https://www.noch.de>
• <https://www.preiserfiguren.de>
• <http://www.rolfs-laedchen.de>
• <http://www.trafofuchs.de>



Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

Bei jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865.



**OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT**

– Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    **#TeamSeenotretter**



Spendenfinanziert

Durchs Watt und auf die Inseln Kleinbahnen der Nordsee

Es ist wieder Urlaubszeit und wir haben für Sie einen dazu passenden Titel gefunden. Schauen wir auf Eigenbauprojekte, die in unserem Magazin vorgestellt wurden, sowie kommerzielle Angebote, finden wir auch einen engen Bezug zu unserer Baugröße. Warum nicht ein bisschen in der Sonne träumen und das Urlaubsgefühl dann mit in den Modellbahnkeller nehmen?

Reiner Preuß
Wattläufer
Eisenbahnen auf Insel & Hallig

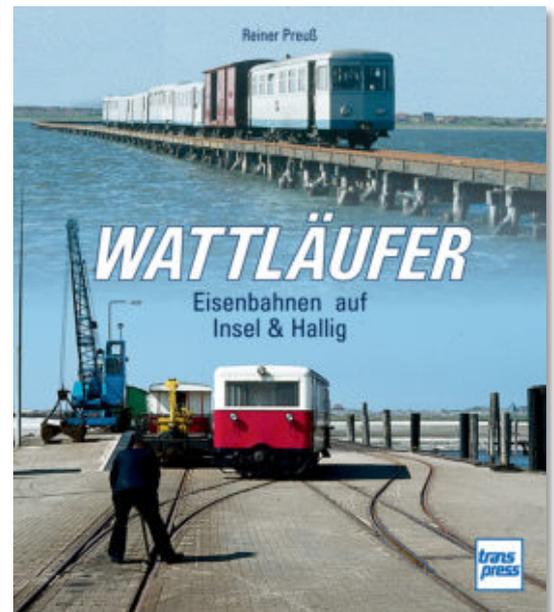
Transpress Verlag
Stuttgart 2024

Taschenbuch
Format 17,0 x 21,0 cm
128 Seiten mit 100 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71706-0
Best.-Nr. 71706
Preis 16,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das vorliegende Buch erschien bereits 2012 mit identischer Buchdeckelabbildung, aber einer abweichenden ISBN. Das schicken wir unserer Besprechung voraus, um Irritationen bei unseren Lesern zu vermeiden, um das Abgrenzen der beiden äußerlich gleich wirkenden Bücher zu erleichtern.



Vermutlich ging es dem Verlag auch nur um die Neuauflage in aktualisierter Form, doch Autor Reiner Preuß, der auch für viele weitere Titel verantwortlich zeichnete, starb bereits 2015. So stand der ausgewiesene Schmalspurkenner für diese Aufgabe nicht mehr zur Verfügung.

Auf den aktuellen Stand zu bringen war überwiegend das verwendete Bildmaterial, denn erforderliche Modernisierungen der Kleinbahnen, die hier behandelt werden, sind bereits vor der Jahrtausendwende aus Regionalisierungsmitteln erfolgt. Die verbliebenen und bis heute betriebenen Inselbahnen sind also bis heute auf einem zeitgemäßen Stand.

Damit haben wir den wesentlichen Unterschied zur ursprünglichen Auflage bereits herausgearbeitet: Das Bildmaterial wurde grundlegend geprüft und mit solchen Aufnahmen, die erst nach 2012 entstanden sind, grundlegend aktualisiert. Die textlichen Inhalte sind deutlich weniger betroffen, aber ebenso nicht einfach blind übernommen worden.

Das wird besonders an jüngeren Ereignissen deutlich, die kurz vor und zum Teil auch erst nun nach der Corona-Zeit stattfanden: Die Inselbahn von Borkum und der „Molli“ in Bad Doberan (Ostsee), die beide auf der seltenen Spurweite von 900 mm fahren, hatten einen temporären Fahrzeugtausch vereinbart. Damit sollte der Tourismus in beiden Regionen gefördert werden.

2019 reiste deshalb eine der Dampflokomotiven auf die Nordseeinsel, um dort ein Technikdenkmal vorzuführen, das dort sonst kaum eine Rolle spielt. Erst im letzten Jahr war der Gegenbesuch eines Wismarer Schienenbusses an der mecklenburgischen Küste möglich.

Und damit sind wir auch schon mitten im Thema: Inselbahnen waren einst eine Lebensader für die Eilandbewohner in Ost- und Nordfriesland. Heute haben sie diese Bedeutung weitgehend verloren, die verbliebenen Bahnen sind viel mehr eine Touristenattraktion.

Das vorliegende Werk widmet sich der Geschichte und Gegenwart der Inselbahnen zwischen Borkum und Sylt. Eingeschlossen sind Lorenbahnen zu den Halligen und auch der Personen- und Autotransport über den Hindenburgdamm nach Westerland.

Was vielleicht nicht gleich jedem Interessenten präsent sein mag, aber wichtig zu wissen ist: Der Buchtitel verweist darauf, dass hier nur diejenigen Bahnen behandelt werden, die an der Nordseeküste zu finden sind. Mangels Gezeiten gibt es in der Ostsee kein Wattenmeer, entsprechend fehlen die Küsten- und Inselbahnen von Bad Doberan bis Stralsund und Rügen.

Dafür beschränken sich die Inhalte nicht auf öffentliche Strecken in schmaler Spur: Thematisiert werden, soweit ausreichend Informationen vorlagen, auch militärische Bahnen und eben die Normalspurverbindung auf die Insel Sylt.

Die meisten Inselbahnen sind längst Vergangenheit und wecken folglich eher Erinnerungen oder sprechen nostalgisches Empfinden an. Sehr interessant ist immer auch der geschichtliche Aspekt, der im Rückblick abgearbeitet wird und erklärt, warum die Bahnen überhaupt gebaut wurden.

Deutlich wird so auch, mit welchen Problemen die Insulaner angesichts von Versandung und Sturmfluten zu kämpfen hatten oder welche große Bedeutung einer Kleinbahn für das Entwickeln eines erfolgreichen Tourismus zukam.

Bedroht waren sie von der zunehmenden Individualmotorisierung, sofern auf den Inseln erlaubt, wie auch vom Bau neuer und geschützter Häfen oder Anleger näher am Hauptort der Inseln. Im Bereich der Halligen blieben die Feldbahnen hingegen unentbehrlich, weil sie dort vor allem dem Küstenschutz dienen, der eine staatliche Aufgabe ist.

Dort sind diese Bahnen kein Mittel für den Personentransport, sehen wir von Sonderrechten für die Bewohner mal ab, die mit Privatvehikeln auf Schienen aufs Festland (und zurück) gelangen. Spürbar wird nun hoffentlich, welche Spannung in diesem sonst kaum beachteten Thema stecken kann.

Das zum Erhalt der Urlaubsgefühle nach dem Sommerurlaub erforderliche Umsetzen von Impressionen ins Modell, sollte Anlass und kein Hindernis sein. Schließlich gibt es auch im Maßstab 1:220 zumindest gebrauchte verfügbare Modelle für Feldbahnen. Und die typischen Inselbahnen sollten im Eigenbau auf Basis von Spur-T-Material auch möglich sein – in **Trainini®** wurde schließlich schon gezeigt, wie es funktioniert!

Lassen Sie sich inspirieren von aktuellen und historischen Aufnahmen und wertvollen wie fachkundigen Beschreibungen der verblichenen und verbliebenen Bahnen, die sich bis heute ihren Charme bewahrt haben.

Beispielsweise auf Langeoog können sie heute noch zwischen Fähranleger und Inselhauptort mit der Bahn pendeln – und das sogar rollstuhlgerecht. Dabei weht eine frische Nordseebrise durch die Nase, die vielleicht auch Erinnerungen an so populäre Bahnen wie die Sylter Verkehrsgesellschaft mit Wismarer Schienenbus und Borgward-Leichttriebwagen weckt. Leidenschaft geweckt?

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

Dampf-Erinnerungen Bitte einsteigen!

Bereits fünf Mal zuvor hat Ton Pruissen bewiesen, was er altem Filmmaterial – 50 Jahre und älter – technisch zu entlocken weiß. Aber auch die Auswahl der verarbeiteten Sequenzen hat uns schon das eine oder andere Mal verblüfft. Alles schon mal dagewesen? Keinesfalls, wie Sie auch hier im sechsten Teil der DB-Reihe schnell feststellen werden. Unsere Reise geht los!

Ton Pruissen
So war sie damals, die DB – Teil 6
Dampf an Rhein und Mosel

Nord Süd Express GmbH
Hattenhofen 2023

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 4.0
Sprache deutsch
Laufzeit 49 Min.

Best.-Nr. 101007
Preis 16,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Ende 2023 erschien diese Folge 6 der DB-Filmreihe von Ton Pruissen. Dieses Mal nimmt der begeisterte Dampflokker seine Zuschauer mit auf eine Reise, die in Köln beginnt, den Rhein flussaufwärts führt und dann dem Moselverlauf folgt.

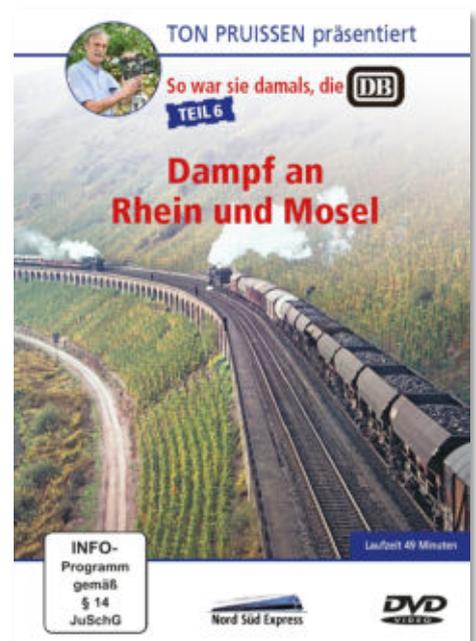
Spannende Filmmomente sind dabei wieder garantiert, denn ausgewertet wurde nicht nur eigenes Material, sondern, konsequent den vorherigen Teilen folgend, auch das von befreundeten Filmern, die auch mal in den Sequenzen auftauchen, die bei gemeinsamen Ausflügen entstanden sind. Geschickt eingebaut wurden auch Fotografien aus passender Zeit von den behandelten Orten, die dank der Zoom-Funktion lebendig werden.

Zeitlich reicht die zeitliche Spanne des Gezeigten von der ersten Hälfte der fünfziger Jahre bis in den Anfang der Siebziger. Gerade die ältesten Aufnahmen sind wohl unwiederbringlich, auch wenn unter ihnen auch diejenigen sind, die qualitativ etwas aus der Reihe fallen.

Verblüffend ist in der Gesamtsicht aber wieder einmal, wie sehr sich der hohe Digitalisierungs- und Nachbearbeitungsaufwand bezahlt gemacht hat. Immerhin sind auch die jüngsten Aufnahmen schon über fünfzig Jahre alt, doch wirklich anzusehen ist es ihnen allenfalls am überwiegenden Schwarz-Weiß-Teil.

In dieser Qualität haben wir zuvor noch nie historische Eisenbahnfilme vorgelegt bekommen und hier bestechen sie jetzt auch noch mit einem größeren Anteil an Farbaufnahmen, als es sonst üblich ist. Alle wurden sie in einem einzigartigen wie aufwändigen Prozess mit modernster Technik gescannt, digital bearbeitet und gereinigt sowie professionell vertont.

Explizit hervorzuheben ist auch, dass hier nicht altbekannte Dokumente wiederaufgelegt wurden, sondern Unbekanntes aus den privaten Archiven geholt wurde. Das macht den gesamten Film gleich doppelt wertvoll.



Widmen wir uns im Überblick nun dem Inhalt der filmischen Reise: Der holländische Eisenbahnfilmer fährt mit uns vom Rhein an die Mosel, schaut dabei unterwegs aber auch nach rechts und links. So sind auch die Hohenzollernbrücke in Köln, das rechtsrheinische Köln-Deutz mit dem Bw Deutzerfeld und die Rheinuferbahn der Köln-Bonner-Eisenbahn wichtige Filmthemen. Es folgt das Mittelrheintal, wo auch die damals noch alltägliche Dampfschiffahrt festgehalten wurde.

Unsere Fahrt setzt sich fort über Koblenz Hbf, wo wir den Laufweg ändern und auf die Moselstrecke einbiegen. Zuvor gibt es aber noch einen Ausflug auf die Lahntalbahn und nach Dillenburg sowie nach Mayen. Auch hier konnten tolle Schmankerl festgehalten werden.

Auf dem weiteren Weg nach Trier Hbf, wo unsere Reise enden wird, erleben wir einen weiteren Schwerpunkt der Dampftraktion in den sechziger und siebziger Jahren. Den erleben wir auch im Bw Ehrang, einer damals wichtigen Betriebsstätte.

Ein Erlebnis ist auch der Abschnitt der Moselstrecke, auf dem wir nacheinander den Kaiser-Wilhelm-Tunnel, die Doppelstockbrücke Bullay, den Prinzenkopftunnel und das Hangviadukt Pünderich passieren. Lesern, die das zweijährige Adventstreffen in Zell (Mosel) besuchen, sollte dabei warm ums Herz werden.

Gewiss machen nicht nur die durchfahrenen Landschaften, die wir unter anderem aus dem Führerstand einer Baureihe 44 genießen, den Wert dieser DVD aus. Dampflokomotiven der Baureihen 01, 03, 03¹⁰, 18³, 23, 38, 42⁹⁰, 44, 50, 86 und 94 erfreuen uns. Besonders die Neubaulok der Baureihe 23 ist zahlreich in diesem Film anzutreffen.

Die Baureihe 03¹⁰ der DB mit Neubaukessel wird uns in Köln Hbf schon in ihren letzten Dienstjahren begegnet sein. Sie macht sich auf den Weg in Richtung Hagen, wo sie in jenen Jahren vollständig beheimatet war. Bewegte Aufnahmen von ihr sind selten.

Noch schwieriger dürfte es sein, solche Dokumente von der Franco-Crosti-42⁹⁰ zu finden. Ton Pruisen hat beide Exemplare dokumentieren können, wobei wir in einem Fall ein größeres Zugeständnis an die Filmqualität machen müssen – deshalb darauf verzichten, wollten wir gewiss nicht! Und die letzte Sequenz mit einer solchen Lok ist auch phantastisch anzuschauen und entschädigt das sogar.

Gleichermaßen besonders sind Aufnahmen des ausfahrenden Rheingold-Express, bespannt mit der Baureihe 01. Der Zug verlässt Koblenz Hbf im Jahre 1956 und erinnert uns Modellbahner an eine frühere Zugpackung von Märklin. An Stellen wie diesen wird der große Nutzen für die Modellbahn deutlich, der sich beispielsweise auch an den Beladungen der vielen Güterzüge zeigt.

Teilweise auch beim Bekohlen und Wasserfassen erleben wir König Dampf. Besonders hervorheben müssen wir 001 150-2, die wir im Zugdienst erleben: Sie war ab 1935 bei allen großen Eisenbahnjubiläen dabei und blieb bis heute erhalten. 041 334-4 kommt die Rolle der letzten Lok ihrer Baureihe mit Altbaukessel zu.

Doch nicht nur Dampflokomotiven sind hier zu sehen: Willkommene Ausnahmen sind der ET 85 in Koblenz, ein roter Brummer VT 95⁹ und ein betagter ETA 177 im Alltagsdienst. Einen Rahmen für das letzte Filmdrittel spannt eine DGEG-Sonderfahrt mit 18 316 aus Minden, einer ehemaligen badischen IVh. Sie taucht an verschiedenen Unterwegshalten mehrfach auf und wäre für sich schon einen Kauf wert.

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

25 Jahre Modellbahn-Union

Wir feiern heut' ein Fest

2019 feierte die Modellbahn-Union im westfälischen Kamen ihr erstes Sommerfest. Dies sollte der Auftakt für eine zweijährliche Hausmesse sein, doch die Pandemie erzwang einen Aussetzer. Dies ist im Juni 2024 glücklicherweise nicht passiert, denn Anlass war auch das 25-jährige Händlerjubiläum. Wir waren dabei.

Die heutige Filiale in der Gutenbergstraße, nur fußläufig vom Bahnhof Kamen an der Strecke Dortmund – Hamm (Westf.) entfernt, eröffnete 2019. Vorläufer waren Ladenlokale in den Fußgängerzonen von Kamen und später auch Dortmund.

Spätestens aber nach dem Zusammenschluss mit Spur-N-Händler DM-Toys wären diese Geschäfte wohl aus allen Nähten geplatzt, denn der bundesweite Versandhandel erforderte immer mehr Lagerfläche. Und die schien hier im innenstadtnahen Gewerbegebiet gefunden zu sein. Mit einem Sommerfest, an dem sich auch einige Hersteller beteiligten, feierte das Unternehmen den gelungenen Umzug.



Zum diesjährigen Sommerfest, mit dem die Modellbahn-Union ihr 25-jähriges Bestehen feierte, beteiligte sich auch unser Magazin mit einem Kinderbastelangebot, Exponaten und Modellbauvorführungen. Chefredakteur Holger Späing, Kristin Späing, Hendrik Späing und Redakteur Ralf Junius (v.l.n.r.) kümmerten sich um die interessierten Besucher.

Die sollte eigentlich ein Auftakt sein, die Kunden aus nah und fern alle zwei Jahren in den Süden der westfälischen Kleinstadt einzuladen. Doch die Corona-Pandemie sorgte gleich zur zweiten Auflage für



Die eigentliche Ausstellungsfläche wurde durch eine Zeltstadt gebildet, während das Ladengeschäft im Mittelpunkt stand und auch zu Käufen einlud.

eine nicht geplante Pause. Erst im Sommer 2022 konnte es weitergehen, doch starke Niederschläge drückten auch hier auf die Stimmung.

Am 28. und 29. Juni 2024 passte endlich alles: Viele Hersteller waren dem Ruf nach Kamen gefolgt, die Modellbahn-Union wusste selbst einiges aufzufahren und auch **Trainini®** bedankte sich für die gute Zusammenarbeit mit einer Kinderbastelstation sowie Modellbau-Vorführungen.

So entwickelte sich das Sommerfest 2024 zu einem Treffpunkt und Ort für gute Fachgespräche und den Austausch von Modellbahnern. Auch durften wir an den zwei Tagen einige Leser treffen und kennenlernen, die uns gern Rückmeldungen und Vorschläge mitgaben. Dies ist auch der Anlass, an dieser Stelle etwas ausführlicher auf das Ereignis zurückzublicken.

Obwohl der Fokus nicht auf der Spurweite Z lag, lohnte sich ein Besuch, weil auch Hersteller und Produkte vertreten waren, die für unseren Maßstab relevant sind. Ebenso lohnte es sich, mal über den Tellerrand zu schauen und mit neuen Ideen nach Hause zurückzukehren.

Passende Anregungen konnten gleich am ersten Stand, den die Besucher passierten, mitgenommen werden: Hier hatte sich Markus Schiavo, ein bekannter und von uns auch sehr geschätzter „Neuner“ aufgebaut. Im Maßstab 1:160 zeigte er seine Anlage „Cinema City“, die nach amerikanischem Vorbild gestaltet wurde.

Sie beschäftigt ihre Betrachter fast stundenlang, die auf ihr immer wieder neue Szenen aus berühmten Hollywood-Streifen, Kinder- und Erwachsenenserien, der Comic-Heften und Welt von Rock und Pop entdecken. Dabei präsentiert sie sich zu keinem Zeitpunkt kitschig, denn alle Figuren sind so gelungen integriert, dass sie nicht aufdrängen, sondern gesucht werden wollen.

weiter auf Seite 59



Bestens bekannte Comic- und Filmgrößen gaben sich ein Stelldichein in Kamen – zumindest im Maßstab 1:160 auf der Anlage „Cinema City“ von Markus Schiavo.

Da das Fest ja auch von Herstellerseite gut unterstützt wurde, möchten wir auf diejenigen unter ihnen, die sich auch in der oder für die Spurweite Z betätigen, gern einen kurzen Blick werfen. Zu nennen ist hier Marktführer Märklin, der mit einer kleinen Spur-H0-Schauanlage angereist war.



Märklin führte ein Muster seiner Vorserienlok der Baureihe V 200⁰ vor, das sich in einigen Punkten deutlich von den Serienmaschinen unterscheidet: Druckluftpfeife vor dem Führerstand statt Makrophon hinter einer Abdeckung, runde Stirn- und Schlusslichter unten sowie eine abweichende Dachausrüstung. Ein solches Modell wäre auch für die Spurweite Z äußerst interessant.

Im Maßstab 1:220 hatten die Vertreter zwar nichts im Gepäck, aber das Handmuster einer Vorserienlok der Baureihe V 200⁰ weckte gewiss auch für unsere Nenngröße Begehrlichkeiten. Ebenso erinnerten wohl auch Fallner und Kibri / Viessmann / Vollmer mit ihrer Präsenz an das für uns passende Angebot, das ja auch vor Ort im Ladenlokal zu erwerben war.

Gespräche und Vorführungen

Lohnenswert waren Besuche am Stand von Weinert-Modellbau, denn viele der dort gezeigten Produkte werden schließlich auch für die Baugröße Z angeboten. So kamen wir in einen Dialog zu den filigranen Bundespost-Telefonzellen, die Rolf Weinert selbst als Probestücke gebaut hatte.

Dies sei immer der Fall, wie er bekundete, es gingen keine Produkte an Kunden, von deren Funktion und Nutzwert er sich nicht selbst zuvor auf diese Weise überzeugt habe. Die Telefonzellen gingen übrigens bald in die Auslieferung.

Vielversprechend war für uns auch der Besuch am Stand von RTS. Neben leistungsfähigen Begrasern („RTS-Greenkeeper“) gehören auch Gestaltungsmaterialien und Seminare zum Herstellerprogramm. Grasfasern mit nur 1,0 mm Länge erscheinen sehr hilfreich für unseren Maßstab, wenn kurzgeschnittene Wiesen in den Gärten der Miniaturfiguren nachgebildet werden sollen.

Zum Benadeln von Tannen und Fichten geht es im Angebot sogar noch kürzer: Hier sind auch Fasern von nur 0,5 mm Länge im Sortiment, was natürlich die (noch zu klärende) Frage aufwarf, ob dies für einen englischen Rasen eine noch bessere Alternative darstellen könne.

RTS-Seminare werden inzwischen, nach erfolgter Schulung, auch in Kamen durchgeführt. Dabei lernen die Teilnehmer Arbeitstechniken kennen und wenden Produkte und Werkzeuge von RTS an. Wir wurden eingeladen, ein solches Seminar im Oktober zu besuchen und unseren Lesern darüber zu berichten.



RTS stellte sein Sortiment vor und gab Vorführungen mit dem Greenkeeper (Bild oben), dahinter ist die Repräsentanz von Faller zu sehen. Vor Ort zu kaufen gab es auch die Broschüren und Bücher von Stefan Carstens (Bild unten), zu denen Joachim Reinhard vom Wagenwerk kompetent beriet. Hinten links ist ein Vorabdruck von „Güterwagen Band 10“ zu sehen.

Auch als Krankheitsvertreter für Stefan Carstens war die Firma „Wagenwerk“ in Person von Joachim Reinhard vertreten. In örtlicher Nähe zu unserem Redaktionsbüro ansässig, boten sich hier fast selbstredend nette Gespräche geradezu an.

Am Stand zu sehen, war ein Vorab-Druckmuster von „Güterwagen Band 10“, das Autor Stefan Carstens für den Herbst 2024 avisiert hat. Thema wird mit den deutschen Tiefladewagenbauarten eine sehr spannende und in der Nenngröße Z noch unterrepräsentierte Wagengruppe sein. Nach Erscheinen werden wir dieses Buch noch ausführlich vorstellen – so viel sei aber schon verraten, die Inhalte werden unsere Leser auf jeden Fall ansprechen!

Dem Ruf nach Kamen waren nicht nur Modellbahn-Union-Kunden aus der näheren Umgebung gefolgt. Viele wollten das Angebot nutzen, um sich vor Ort zu informieren, fachlich auszutauschen und dann persönlich einzukaufen. So bildeten sich an beiden Tagen während der gesamten Zeit lange Schlangen vor dem Laden, weshalb die bei hochsommerlichen Temperaturen Wartenden auch kostenfrei mit Mineralwasser versorgt wurden.



Unser Standnachbar war das Eisenbahnverkehrsunternehmen National Express. Neben Auskünften zu Berufs- und Karrierewegen in diesem Unternehmen versüßte das Standpersonal den Besuchern den Tag auch mit kostenlosem Popcorn, Keksen und natürlichen Energiegetränken.

Draußen gab es zusätzliche Standflächen, auf denen eine Tombola, Sonderangebote und Eigenprodukte präsentiert wurden. Hier erinnern wir nur daran, dass es auch für die Baugröße Z viele exklusive Artikel gibt, die mit Lichtschneidetechnik oder 3D-Drucker produziert werden. Mit ihnen können Landschaften oder Gebäude ausgestaltet werden.

Vielleicht lässt sich schon sehr bald auch rollendes Material vervollständigen, Details verraten wir an dieser Stelle aber nicht. Stattdessen verweisen wir auf unser Interview mit Marketing-Leiter Marcel Hagemann in Folge 29 von **Trainini TV**.

Auch das große Vorbild war übrigens beim Sommerfest vertreten: Mit National Express war ein Unternehmen zugegen, dessen RRX-Zugleistungen quasi vor der Haustür erbracht werden. Besucher, die mit dem Zug angereist waren, sollten schon auf dem Weg Bekanntschaft gemacht haben.

Die passenden Modelle des Triebzugs Desiro HC von Siemens stellte die Modellbahn-Union an einem ihrer eigenen Stände vor. Der deutsche Ableger des aus dem Vereinigten Königreich stammenden Bahnunternehmens war aber hergekommen, um für die Berufsbilder bei der Eisenbahn und besonders für sein Unternehmen zu werben.



Die Modellbahn-Union selbst führte ein vollständig lackiertes und bedrucktes Muster ihrer hauseigenen Spur-H0-Neuheit Siemens Desiro HC vor. Auch das Vorbild dieses RRX-Musterzugs (Rhein-Ruhr-Express) steht im Dienst von National Express und läuft in diesem Fall auf der Linie RE 6 nach Köln / Bonn Flughafen.

Hervorgehoben wurden die guten Tarifbedingungen, die aktiv unterstützt statt boykottiert worden seien, um Fachkräfte für sich zu gewinnen und dauerhaft zu begeistern. Versüßt wurden die Gespräche mit Popcorn, Keksen und einem Ingwer-Energiegetränk. Auch hier zeichnete sich für uns ab, dass ein Blick ins Unternehmen mit nachfolgendem Bericht durchaus sinnvoll sein könnte.

Im Dialog mit Besuchern

Unser eigener Stand war gegenüber dem Veranstalter auch als Dankeschön für seine schnelle und großzügige Hilfe im letzten Jahr gedacht, als wir bei der Allerheiligen-Ausstellung des EHEH in Erkrath-Hochdahl von Kindern geradezu überrannt wurden und bereits nach dem ersten von drei Veranstaltungstagen kein Bastelmaterial mehr hatten.

Das gern angenommene Bierdeckel-Gestalten wollten wir daher auch hier als Angebot bereitstellen. Da dies auch aktiv hervorgehoben worden war, war der Zuspruch besonders am Samstag gut. Viele Kinder nutzten das kostenlose Angebot, am **Trainini®**-Stand auf der Fläche eines solchen Pappdeckels einen Weg anzulegen, die umgebende Fläche zu begrasen und mit einer selbst bestimmten Auswahl aus Modellbahn-Union- und Noch-Produkten zu gestalten.

Direkt neben unserem Stand konnten Kinder auch Vorlagen ausmalen oder ein Ansteckschild („Button“) erstellen. Ralf Junius lud die Kinder während der Pausen, in denen Klebstoff oder Leim trocknen musste, dazu ein, auf seinem Stammtisch-Fotodiorama einen Zug (Schienenbus mit Maus-Motiven) zu steuern und während der Fahrt verschiedene Geräusche auszulösen.

Geschmückt war dieses Vorführstück mit den Halbreliëfhäusern der Modellbahn-Union aus Hartkarton, wodurch ein enger Bezug zum Veranstalter und dessen Produktangebot hergestellt werden konnte. Auf einer zweiten Stammtischbrettchen-Anlage warb Ralf für eine Idee, die auf Thomas Buchner zurückgeht, und stellte verschiedene Optionen vor, wie sie individuell mit Inhalten gefüllt und angereichert werden können.



Bei **Trainini®** durften Kinder angeleitet selbst einen Bierdeckel landschaftlich gestalten. Viele kreative Ideen auf kleinster Fläche wurden an den beiden Veranstaltungstagen geboren.

Wie erwartet, stellten jedoch Erwachsene den deutlich größeren Teil der Besucher. Deshalb hatten wir auch schon früh eingeplant, einige Modellbauvorführungen zu machen und unser Flussufer-Diorama voranzutreiben.

Viele Fragen erhielten wir von Besuchern zu dem so beeindruckend realistisch wirkenden Wasser auf dem noch nicht abgeschlossenen Schau- und Fotografierstück. Geduldig erklärte Holger Späing den Übertrag aus der Realität, beispielsweise bei der Farbwahl, die Grundlage der Wasserfläche, das Anlegen der Wasserschichten und die Arbeit mit einer Illusionstechnik.

Vorgeführt wurden auch die neuen 3D-Druck-Figuren von Noch, weiteres Gestaltungsmaterial dieses Herstellers, das Arbeiten mit dem Grasmaster 3.0 Profi und dem Anlegen von Blumenflächen mit Produkten von Woodland Scenics.

So war auch uns stets ein großes Interesse sicher. Neben Lob für unser Magazin, für das wir uns an dieser Stelle sehr herzlich bedanken möchten, waren auch die vielen Dialoge in beide Richtungen sehr hilfreich. Auf diesem Wege erfahren wir auch von den Wünschen unserer Leserinnen und Lesern, um diese in künftige Jahrgangsplanungen aufzunehmen.



Auf Ralf Junius' Stammtisch-Fotodiorama durften die Kinder selbst den Schienenbus, an der Kulisse von Halbrелефhäusern der Modellbau-Union vorbei, steuern.

Wenn in zwei Jahren die nächste Auflage des Sommerfests ansteht, sind wir gewiss wieder dabei, denn Spaß gemacht hat es uns auf jeden Fall und auch der sich an beiden Abenden anschließende Austausch mit den übrigen Ausstellern war uns sehr wertvoll.



Seiten und Angebot des Veranstalters:

<https://www.modellbahnunion.com>

Aussteller mit Spur-Z-Relevanz:

<https://www.faller.de>

<https://www.maerklin.de>

<https://www.noch.de>

<https://www.preiserfiguren.de>

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

<https://www.stefancarstens.de>

<https://viessmann-modell.com>

<https://weinert-modellbau.de>

<https://woodlandscenics.woodlandscenics.com>

Trainini TV Folge 29:

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

märklin



Tag der offenen Tür

Einlass ins Werk von 9.00 - 15.00 Uhr.
Buspendelverkehr zwischen 8.30 - 18.30 Uhr
von Parkplatz EWS-Arena.

13. und 14. September 2024 in Göppingen

Kommen, sehen, staunen:

Märklin öffnet in Göppingen die Türen zur gläsernen Produktion. Für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Erleben Sie Werksführungen durch die Fertigung, die Entstehung und den Baufortschritt der neuen Märklineumsanlage und der Sonderpräsentation 40 Jahre Digital. Für die ganze Familie ist etwas geboten.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Zinkdruckguss



Gussnachbearbeitung



Kunststoffverarbeitung

Neu in diesem Jahr:

ein großer Sonderverkauf mit attraktiven Sonder- und Restposten, 2. Wahl Artikeln (volle Funktionsfähigkeit gewährleistet), teilweise unverpackter Ware oder Verpackung mit Beschädigung sowie Einzelteilen und ausgewählten Ersatzteilen. Stöbern Sie dort in unseren Top-Angeboten quer über alle Spurweiten unserer Marken Märklin, TRIX und LGB. Nur solange Vorrat reicht. Auch bargeldloses Zahlen ist möglich.

Jetzt schon vormerken!

Aktuelle Programminfos: www.maerklin.de



märklin
eum

Besuchen Sie das Märklineum mit seiner Ausstellung mit Großanlage, den Märklin-Store und erleben Sie unser imposantes Wahrzeichen.



Alle weiteren Infos finden Sie unter www.maerklin.de

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Fehlerkorrektur zum Artikel in Trainini® 6/2024:

Eine kleine Anmerkung hätte ich zum Altenbeken-Beitrag: Der stromlinienförmige Texaco-Tankkaster von JMC Scale Models ist ein amerikanisches Fahrzeug.

Das Vorbild ist der Diamond T Tanker „Doodlebug“ und wurde 1933 im Auftrag von Texaco von der Diamond T Motor Car Company gebaut und auf der Weltausstellung 1933 in Chicago präsentiert. Es wurden sechs Fahrzeuge gebaut von denen heute keiner mehr existiert.



Beim Bezeichnen dieses außergewöhnlich aussehenden Fahrzeugs ist uns der Fehler unterlaufen.

Manfred Forst, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Der Hinweis ist richtig und berechtigt, deshalb bedanken wir uns dafür sehr. Der Autor hatte diesen Tankkaster beim Schreiben mit einem britischen Fahrzeug verwechselt, das ebenso außergewöhnlich wie besonders war. In jenem Fall handelte es sich aber um eine Nachkriegskonstruktion, die auch nur zu einem einzigen Prototypen führte.



Unser Leser aus Japan möchte demnächst seinen Eigenbau eines TGV der SNCF vorstellen. Foto: Goushi Koike

Ein tolles Angebot aus Japan:

I am one of your magazine's readers in Japan. I have made a TGV Sud-Est model by using 3D printed body, so I would like to share the information with all of you. (...)

In case of you allow to publish this article. I have understood and allowed your editing and agreed to cut or add for any portion or all. Please let me know if you have any questions and/or need any other information. Danke!

Goushi Koike, Cyuo-ku Tokyo (Japan)

Deutsche Übersetzung:

Ich bin einer der Leser Ihrer Zeitschrift in Japan. Ich habe ein Modell des TGV Sud-Est mit einem 3D-gedruckten Gehäuse gebaut, und ich möchte die Informationen mit Ihnen allen teilen. (...)

Falls Sie mir erlauben, diesen Artikel zu veröffentlichen. Ich habe verstanden, dass ich mit der Bearbeitung einverstanden bin, und stimme zu, Teile in Portionen oder vollständig zu kürzen oder hinzuzufügen. Bitte lassen Sie mich wissen, wenn Sie Fragen haben und/oder weitere Informationen benötigen. Danke!

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns sehr über dieses Angebot und vor allem auch die mitgelieferten Informationen und Aufnahmen. Wir sind sicher, dass sich unsere Leserinnen und Leser darüber freuen werden. Deshalb haben wir bereits Kontakt von unserer Seite aufgenommen, um diesen Baubericht aufzubereiten und in unsere weiteren Planungen einzusteuern.

Lob für individuelle Figurengestaltungen:

In dem Bericht „Randerscheinungen (Teil 7)“ wird auf die Firma Trafofuchs hingewiesen, die Personen nach individuellen Wünschen herstellt. Ich kann das nur bestätigen, was in dem Bericht steht, dass Frau Birgit Foken-Brock auf persönliche Wünsche eingeht und das dann umsetzt, was vom Kunden gewünscht ist. Wenn weitere Figuren gewünscht oder benötigt werden, ist Fa. Trafofuchs meine erste Adresse.

Hartmut Schnittjer, per E-Mail

Ztrack-Umzug läuft:

Hinter Ztrack verbirgt sich nicht nur ein amerikanisches Fachmagazin für unsere Spurweite, sondern auch eine Verkaufsplattform für neue und gebrauchte Spur-Z-Ware sowie der Großhändler und Vertriebspartner für alle AZL-Produkte, ebenso Rokuhan in den USA.



So sieht das neue Gebäude aus, das Ztrack aktuell bezieht. Foto: Ztrack

Inhaber Rob Kluz berichtete von enormen Platzmangel wegen vieler neuer Produkte, die Lagerfläche beanspruchen, wie auch Kunden. So sei klar gewesen, dass das eigene Geschäft zeitnah erweitert werden musste.

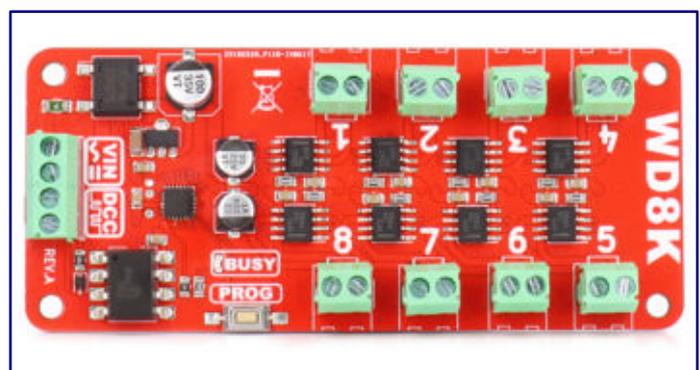
Dieser Prozess konnte Ende Juni mit dem Erwerb einer neuen Immobilie abgeschlossen werden, die inzwischen auch schon Korrespondenzadresse für Händler ist. Bis zum Beginn der neuen Modellbahnsaison soll das Gebäude dann auch bezugsfertig sein.

Im Vergleich zum bisherigen Büro konnte die Fläche fast verdoppelt werden und Platz für weiteres Wachstum ist damit vorhanden.

Weichendecoder bei der Modellbahn-Union:

Preiswerte und leistungsstarke DCC-Weichendecoder wurden für die Modellbahn-Union (<https://www.modellbahnunion.com>) in Deutschland entwickelt und produziert. Angeboten werden sie als Achtfach-Exemplare in drei Ausführungen.

Zur Auswahl stehen sie für Doppelspulen-Weichenantriebe WD8D mit Schraubverbindung (Art.-Nr. MU_J00003) sowie für zweipolige Antriebe WD8K (wie bei Rokuhan) mit Stecker (MU_J00001) und Schraubklemme (MU_J00002).



Dieser DCC-Weichendecoder mit Schraubklemme (Art.-Nr. MU_J00002) kann acht Rokuhan-Weichen digital schalten. Foto: Modellbahn-Union

Das Adressieren des Decoders erfolgt komfortabel per Tastendruck. Eine komplizierte CV-Programmierung ist entsprechend nicht erforderlich. Die Belegung der Ausgänge erfolgt fortlaufend, ausgehend von der frei wählbaren Startadresse. Dank linearen Adressierens entfällt damit ein Aufteilen in Viererblöcke.

Die Ausgänge des Decoders sind gegen Überlast und Überspannung geschützt. Zum Lieferumfang gehören neben dem Decoder ein Montage- und Befestigungssatz für Platinen mit 4 Schrauben und Abstandshaltern sowie die Bedienungsanleitung.

An dieser Stelle hinweisen möchten wir auch auf die Landschaftsbauseminare in Kamen, die über die Internetseiten gebucht werden können. Sie finden an folgenden Termin jeweils von 8:30 Bis 17:00 Uhr statt: 7. September, 5. Oktober, 2. November und 2. Dezember 2024 (Tag der Modelleisenbahn).

Ein Stammtisch und die Feuerwehr:

Der Stammtisch Untereschbach e.V. ist immer wieder für eine Überraschung gut. So zeigte er in Altenbeken und auch auf anderen Ausstellungen einen detailgetreuen Nachbau der Feuerwehrtube von Untereschbach.

Innerhalb von drei Jahren vom Vereinsvorsitzenden Dietmar Stähler gebaut und mit Fahrzeugen aus dem 3D-Drucker ausgestattet, stand nun eine Präsentation in der echten Wache vor Feuerwehrleuten und Vertretern der Stadt Overath an.



Vorführen des Feuerwehr-Dioramas bei der Freiwilligen Feuerwehr in Untereschbach durch den Vereinsvorsitzenden Dietmar Stähler (ganz links). Foto: Stammtisch Untereschbach e.V.

Nicht nur sie bewunderten den beeindruckenden Nachbau mit mehr als 1.000 Figuren, sondern staunten auch über die Idee, einen Tag der offenen Tür als Thema gewählt zu haben. Dies ermöglichte es, sowohl historische als auch aktuelle Feuerwehr- und THW-Fahrzeuge zu kombinieren und eine Leistungsschau des modernen Feuerwehrwesens zu integrieren. Die auf dem Diorama gezeigten Attraktionen bilden eine passende Kulisse für ein solches Ereignis im Maßstab 1:1.

Gleich fünf Märklin-Auslieferungen im Juli:

Wenn die Kunden der Fachhändler im Urlaub sind, dann füllt Märklin deren Regale. Hoffen wir, dass folgende Modelle zeitnah zu den Zetties finden und Platz machen für alles, das im weiteren Jahresverlauf noch zu erwarten ist.

Wenige Tage vor dem EM-Finale in Berlin kam die als passendes Sondermodell bestimmte Elektrolokomotive der Baureihe 185² (Art.-Nr. 88488) in den Handel, die werksseitig ausverkauft ist. Als Besonderheit trägt diese Lok ohne Betriebsnummer und -anschriften echtvergoldete Einholm-Stromabnehmer.



Die Sonderlok zur Europameisterschaft 2024 (Art.-Nr. 88488) kam gerade noch rechtzeitig in den Handel und ist werksseitig ausverkauft.

Für die Epoche IV bestimmt ist die Packung „Carbid-Flaschenwagen“ (82092), mit der sich ein auffälliger und vorbildgerechter Transport zwischen den Werken der SKW Trostberg nachbilden lässt. Die fünf Güterwagen unterscheiden sich von der Erstauflage aus dem Jahr 2002 durch vollständige Ausrüstung mit Bremserbühne, der Beschriftung mit UIC-Nummern und einen leicht abweichenden Farbton der Carbidflaschen.

Der für diese Neuheit verwendete Wagentyp findet auch seinen Einsatz für den Märklin-Magazin-Jahreswagen 2024 (80834). Die Beschriftungen wurden an einen fiktiven Privatwagen angepasst und der geladene Behälter strahlt dem Betrachter in diesem Fall in der blauen Kennfarbe der Zeitschrift entgegen.

Mit dem achteiligen Güterwagen-Display „Containertragwagen Sgns“ lässt sich eine Formneuheit des Vorjahrs sinnvoll zum modernen KLV-Ganzzug erweitern. Die enthaltenen Tragwagen sind bei unterschiedlichen Bahnverwaltungen eingereiht, tragen daher auch verschiedene Farben und sind, dazu passend, auch sehr unterschiedlich beladen: Containertypen, -eigner und -längen variieren. So sind auch nicht immer alle Stände des Waggons ausgenutzt, womit das Zugbild zusätzlich aufgelockert wird.

weiter auf Seite 56



Für Anschlussfahrten sehr interessant sind die Carbidflaschenwagen (82092; Bild oben) für die Epoche IV, die sehr gut zu einer V 90 passen. Aus insgesamt acht verschiedenen und unterschiedlich beladenen Containertragwagen besteht das neue Display (86241; Bild Mitte), aus dem wir beispielhaft den SNCF-Wagen (Bild unten) einzeln zeigen möchten.

Lieferbar ist nun auch die Packung mit sechs Umbauwagen-Pärchen (Art.-Nr. 87061) im Display. Dabei handelt es sich um bekannte Paare dreiachsiger Umbauwagen, die jeweils zwei Mal in der Anordnung AB3yge 756 / B3yge 761, B3yge 761 / B3yge 761 und B3yge 761 / BD3yge 766 einzeln verpackt angeboten werden.

Eine kleine Besonderheit bieten die drei Abteilwagen der preussisch-hessischen Staatsbahnen (87568). Die beiden braun lackierten und für die 3. Klasse beschrifteten Modelle sowie der braun-grün gestaltete Wagen mit 1. / 2. / 3. Klasse tragen vorbildgerecht Speichenräder, die in den preußischen Regeldrehgestellen kaum als solche zu erkennen sind.



Kurz vor Redaktionsschluss trafen die Wagenpackungen mit je zwei Off-52-Paaren (86235) für die Epoche III bei den Händlern ein.

Kurz vor Redaktionsschluss folgte dann mit den beiden unbeladenen Autotransportwagen-Paaren Off 52 (86235) eine der diesjährigen Formneuheiten, die auf dem offenen Wagen Omm 52 basiert. Sie treten die Nachfolge der Packung 86221 aus dem Jahre 1999 an, die wie ihr damaliges Basismodell deutlich zu lang ausfielen.

Beide Wagenpaare sind in der Mitte eng und fest gekuppelt, das Oberdeck ist im Gegensatz zum früheren Angebot vollständig rotbraun gehalten und trägt ein Geländer in früherer Ausführung. Im Rahmen eines Tests werden wir uns mit dieser Neuheit noch ausführlich auseinandersetzen und sie auch mit dem Modellvorgänger vergleichen.

Letzte Neuheit für diesen Monat ist der Hartkarton-Bausatz „Bahnhof Jagstzell“ (89708), exklusiv konstruiert und gefertigt von Modellbau Laffont für Märklin. Das Modell hat ein typisch württembergisches Empfangsgebäude zur Vorlage, das in ähnlicher Form an vielen Streckenhalten verbaut worden ist.

Neues von GM Modelli Torino:

Dieser Modellbauanbieter aus Turin hat seinen noch jungen Internetauftritt (<https://www.gmmodelli.com>) weiter ausgebaut. Hinzugekommen sind Seiten für den aktuellen Katalog, Gebrauchtwagen und eine Bildergalerie. Auch auf Deutsch und Englisch lässt sich das Angebot inzwischen durchforsten.

Exklusivmodell in Westheim:

Exklusiv für den 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) hat der Montageservice Uwe Schuster eine neue Version des offenen Güterwagens Eanos von FR Freudenreich Feinwerktechnik gefertigt. Das in 45 Exemplaren aufgelegte Modell (Art.-Nr. 352.337.01) trägt eine braune Lackierung und ist für die CFL beschriftet. Das aus Luxembourg stammende Vorbild ist aber europaweit zu sehen.



Das Sondermodell des offenen Güterwagens Eanos für den 1zu220-Shop (Art.-Nr. 352.337.01) steht in Diensten der CFL. Foto: 1zu220-Shop | Jörg Erkel

Ausgewählt wurde hier eine Vorlage ohne Handbremse und ohne Schutzbügel für die Umstellhebel der Bremsanlage am Wagenboden.

AZL-Lokomotiven und eine Formneuheit:

Bei AZL bringt der Juli einige neue Lokvarianten, aber auch einen formneuen Güterwagen. Wir starten mit den Modellen von Diesellokomotiven: Die EMD SD40-2 fährt mit bahnspezifischer Ausstattung in den Farben der L&N (Art.-Nrn. 64205-1 / -2) vor. Als Tunnellok SD40T erscheint sie zeitgleich auch für Southern Pacific mit „blutiger Nase“ und dem „Speed-Logo“ (64109-1 /-2).



Die EMD SD60 (Art.-Nr. 65023-1; Bild links) erforderte ein neues Gehäuse, die EMD SD70ACE der Union Pacific (63109-9; Bild rechts) fährt in einer Sonderlackierung vor. Fotos: AZL / Ztrack

Ein neues Gehäuse war für die EMD SD60 erforderlich, die nun für die SOO Line vorfährt (65023-1 / -2). Mit nur einer Betriebsnummer wird hingegen die EMD SD70ACE der Union Pacific in der historischen Lackierung der Western Pacific (63109-3B) angeboten. Das gilt, der Vorlage folgend, ebenso für die Ausführung „Powered by our People“ (63109-9) aus dem gleichen Stall.

Mit zwei Betriebsnummern wählbar ist die ALCO RS-3, die nun ins Programm zurückkehrt und für die Spokane, Portland & Seattle (63335-1 / -2) unterwegs ist. Hier wird darauf hingewiesen, dass nur wenige Exemplare ab Hersteller verfügbar sind und eine weitere Lok in Kürze erwartet wird.

Die Ortner-Schüttgutwagen fahren in blauer Lackierung mit Anschriften von GATX vor. Erhältlich sind sie in Zweierpackungen (905356-1 / -2). Sehr schön anzusehen ist der Güterzugbegleitwagen der Ontario Northern mit Weitsichtkanzel (921025-1 / -2).



Die 4180-Schüttgutwagen mit Druckluftentladung (916034-1; Bild links) sind eine Formneuheit, der Weitsicht-Güterzugbegleitwagen der Ontario Northern (921025-2; Bild rechts) besticht durch seine harmonisch wirkenden Farben. Fotos: AZL / Ztrack

Erstmals ausgeliefert werden nun die geschlossenen 4180-Schüttgutwagen mit Druckluftentladung für Staubgüter. Diese erste Ausführung erscheint für die CB&Q. Angeboten werden die nun erhältlichen Modelle in einer Vierer- (906004-1) und einer Zweierpackung (916034-1).

Laut Hersteller handelt es sich um seine bislang am reichsten detaillierten Güterwagen, was sich vor allem auf den Wagenboden bezieht. Die führt nach eigenen Angaben zu einem Schwanken der Modelle im Fahrbetrieb, der durch den Austausch eines beiliegenden Bolzens unterbunden werden soll.

Fotos aller Neuheiten können unter <https://www.americanzline.com> eingesehen werden.

Faszination Modellbau in Friedrichshafen:

Auf 70.000 m² öffnet vom 1. bis 3. November 2024 die Faszination Modellbau in Friedrichshafen ihre Pforten. Viele Sparten des Modellbaus sind dort präsent, für die Modellbahn sind die große Halle A1 und die kleinere A2 reserviert. Schmücken möchte sich die Messe dann wieder mit der Marke „Internationale Modellbahn-Ausstellung“.

Neben dem Funktionsmodellbau, der Modellbahn und Dampfmaschinen ist dort auch wieder das Echtdampf-Hallentreffen zu finden. Die Besucher erwarten am Bodensee neben Vorführungen und Exponaten auch Mitmachaktionen.

Versprochen werden wieder Anlagen aller Spurweiten, dazu Stände aller führenden Modellbahnhersteller. Mau zeigte sich zuletzt aber die Beteiligung aus der Kleinserie, zu der aktuell noch ebenso wenig Angaben zu finden sind wie zu den erwarteten Spur-Z-Exponaten.

Erstes Atlas-Waggonmodell:

Atlas Model Railroad (<https://shop.atlasrr.com>) stieg vor einigen Jahren mit einem neuen Flexgleis, anschließend auch mit Weichen und einer Doppelkreuzweiche, in den Markt der Spur Z ein. Darüber berichteten wir seinerzeit auch ausführlich.

Inzwischen hat dieser Anbieter sein Engagement ausgeweitet und sein erstes Waggonmodell ausgeliefert. Vorlage war der 53 Fuß lange, gedeckte Güterwagen mit Doppeldrehtüren von Evans Products. Diese Türen eröffneten einen großflächigen Zugang zum Be- und Entladen. Gefertigt in den sechziger

und siebziger Jahren wurden die Wagen gern für den Transport von Holz und Papier verwendet. Aber auch Konserven und andere Lebensmittel stellten ein typisches Ladegut dar.



Noch werksseitig erhältlich sind von der Atlas-Waggonneuheit unter anderem diese beiden Ausführungen der British Columbia Railways (Art.-Nr. 75000001; Bild links) und Union Pacific (75000008; Bild rechts). Fotos: Atlas Model Railroad

Von den angekündigten Varianten sind auf Anhieb nur noch vier herstellerseitig lieferbar, alle übrigen sind ausverkauft, aber im Fachhandel noch zu finden: British Columbia Railways (Art.-Nr. 75000001), Northwest Hardwoods (75000006) und Union Pacific (75000008 / -9).



Schorndorfer Stammtischwagen 2024 (Art.-Nr. 8657.056). Foto: Z-Stammtisch Schorndorf.

Spur-Z-Stammtischwagen 2024 aus Schorndorf:

Zum zweiten Mal hat sich der Z-Stammtisch Schorndorf in Baden-Württemberg einen eigenen Wagen bei Märklin fertigen und bedrucken lassen. Ausgewählt wurde ein Schweizer Schiebewandwagen, der mit einem Motiv von EDV-Schuler und einem Hinweis auf den Stammtisch und das Kalenderjahr bedruckt wurde, also kein Vorbild hat.

Die Märklin-Artikelnummer lautet 8657.056, noch vorhandene Exemplare können bei Manfred Frey erworben werden. Die Kontaktaufnahme soll dann über [m.frey2\[at\]arcor.de](mailto:m.frey2[at]arcor.de) erfolgen.

Formneuheit bei Rokuhan:

Ztrack und Rokuhan haben gemäß einer Mitteilung aus den USA zusammengearbeitet, um Rokuhans erstes US-Modell auf die Welt zu verhelfen.

Angekündigt wurde nun eine USRA-Schleptenderdampflok für den leichten Rangier- und Verschiebedienst mit der Achsfolge C (US-Achsformel: 0-6-0).



USRA-Rangierdampflok 0-6-0 der B&O (Art.-Nr. T040-2). Foto: Rokuhan

Die erste Version der geplanten Neuheit ist mit drei verschiedenen Betriebsnummern (Art.-Nrn. T040-1 bis -3) für die Baltimore & Ohio beschriftet. Die amerikanische Standardlok nach USRA-

Norm wurde in einer Gesamtzahl von 255 Exemplaren gebaut und mit verschiedenen Tendern ausgerüstet. Das Modell bildet den Zustand zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme ab.

Die Nachbildung erhält zu AZL, Micro-Trains und Full Throttle kompatible Klauenkupplungen und ein funktionsfähiges Spitzenlicht. Als Minimalradius werden 195 mm empfohlen. Die Auslieferung wird für den September 2024 erwartet.

Tag der offenen Tür bei Märklin:

Auf viele Eindrücke vom Entstehen eines Modellbahn-Fahrzeugs dürfen sich Besucher am Freitag, 13. und Samstag, 14. September 2024 bei Märklin freuen. Geöffnet ist das Stammwerk an der Stuttgarter Straße 55 – 57 dann jeweils von 9:00 bis 15:00 Uhr.



Märklin lädt im September wieder zum Tag der offenen Tür ins Stammwerk Göppingen ein.

Die wichtigsten Abteilungen zeigen dann wieder, was sie zu bieten haben. Von der Druckgussabteilung über die Nacharbeitung bis hin zur Galvanik, Lackiererei und Endmontage sind alle Schritte zu erleben, die ein neues Modell durchläuft, bis es auslieferungsfertig ist. Die eingesetzten Mitarbeiter erklären auch alle Arbeitsschritte und beantworten Fragen der Besucher.

Als Rahmenprogramm warten diverse Kinderspiele mit und um die Eisenbahn, auch für Essen und Trinken wird gesorgt. Geöffnet hat ebenso das Märklineum, das die Geschichte des Hauses Märklin erzählt. Aktuelle Informationen werden auf den bekannten Seiten des Herstellers fortgeschrieben.

Hackschnitzeltransporte mit WDW:

Die Vorlage für die aktuelle Sammlerpackung (Art.-Nr. FT-COL69) bei WDW Full Throttle lieferte der Transport von Holzhackschnitzeln. Darin enthalten sind zwei offene Schüttgutwagen mit erhöhten Bordwänden.

Ihre Vorbilder liefen bei der Green Bay and Western Railroad (GBW) sowie der Maine Central Railroad Company (MEC), die als „Pine Tree Route“ bekannt war. Die beiden Wagen haben mit ihrer gelben und grünen Lackierung ein markantes Äußeres, das sie gleich auffallen lässt und in den nördlichen Wäldern Amerikas verortet.



Hackschnitzelwagen im Zweierpack (Art.-Nr. FT-COL69) . Foto: WDW Full Throttle

Zu den Vorbildern sollten wir Folgendes wissen: Als die Eisenbahnen Holzhackschnitzel und Rinde als lukratives Transportgut erkannten, bauten sie ältere Trichterwagen mit Kastenaufsätzen um, um größere Mengen dieser leichten Ladung befördern zu können. Zum Einsatz kamen Holzaufbauten, Stahlaufsätze und aus defekten Wagen gewonnene Teile. Der Hersteller ist unter <http://www.wdwfullthrottle.com> erreichbar.

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, Hendrik J. Späing, Kristin Späing

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

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

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

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

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

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

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

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

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