

Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Ende gut, alles gut

Landwirtschaft ist Leidenschaft
Jahrzehnt der Gegensätze

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

über den Sommer hat uns der Trans-Europ-Express als Schwerpunktthema begleitet. Auch in der dieser Ausgabe wird er das noch ein weiteres Mal tun.

Doch so langsam schwenkt unser Blick wieder über auf ein weiteres Jubiläum, das hier ausführlich behandelt werden soll: 30 Jahre Dampfabschied bei der DB!

Dampflokomotiven übten immer schon eine ganz besondere Faszination auf Eisenbahnfreunde aus und das hat sich bis heute nicht geändert, obwohl die Zahl derjenigen, die sie noch aktiv im Dienst erlebt haben, immer weiter sinkt.

Umso spannender ist es, einen unverklärten Blick auf diese vergangene Epoche Eisenbahngeschichte zu werfen. Im Frühjahr haben wir dies bereits aus der Sicht der Eisenbahnfreunde getan. Heute steht auch das Selbstbild der Bundesbahn im Fokus, das mit TEE und Intercity überhaupt nicht mehr zum rußigen Bild der Dampfloks passen wollte.

Selbstbewusst plakatierte die DB deshalb „Unsere Loks haben sich das Rauchen abgewöhnt“. Werfen wir einen Blick zurück – wie waren sie eigentlich, die siebziger Jahre?

Im Modell setzen wir heute beim TEE einen Schlusspunkt, genauer ein Schlusslicht. Ein Märklin-Abteilwagen musste sich der **Trainini**-Kur unterziehen und kann fortan, frei nach dem Motto „Ein schöner Rücken kann auch entzücken“, einen geeigneten Blickfang für den Nachschuss auf den Modellzug darstellen.

Wer **Trainini** kennt, der weiß, dass dafür nicht nur ein paar elektronische Bauteile gereicht haben. Wieder ein Mal ging es darum, ein Großserienmodell für die hohen Ansprüche eines vorbildorientierten Modellbahners tauglich zu machen.

Bemerkt haben werden einige auch, dass die Zahl der Artikel heute deutlich höher ausfällt als sonst. Ausdrücklich soll dies kein dauerhafter Standard werden. In ihrer Gesamtlänge ergeben sie nämlich wieder den gewohnten Magazinumfang.

So sollte auch ein weiteres Thema eigentlich nur zur Kurzmeldung werden. Beim Schreiben wurde aber sofort klar, dass soviel Enthusiasmus einen eigenen Beitrag verdient. Die Rede ist von Michael Hering, der für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge in der Spurweite Z seine Leidenschaft entdeckt hat. Einmalig macht ihn, dass er Trecker und Schlepper nicht einfach kauft, sondern sie selbst zum „Leben erweckt“. So dürfte sein Mähdrescher als erster im Maßstab 1:220 in die Geschichte unserer Spurweite eingehen.

Trainini war und ist beeindruckt – so etwas dürfen wir unseren Lesern nicht vorenthalten! Deshalb wünsche ich Ihnen nun beim Lesen, Sehen und Staunen wieder viel Vergnügen.

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Der Hering und sein Mähdrescher.....4
Ende gut, alles gut.....8

Vorbild

Jahrzehnt der Gegensätze.....16

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Lok-Legende 103.....

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....

Herzlichen Dank an Dietmar Stähler für seinen Hinweis zu den Arbeiten von Michael Hering.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 18. August 2007

Titelbild:

2007 ist das Jahr des TEE und so finden allerorten Sonderfahrten mit historischen Garnituren statt. Der aus Dortmund Hbf ausfahrende „Rheingold“ – historisch richtig wäre „Rheinpfel“ – lieferte mit seinem Schlusswagen Avmz 111 die Vorlage für den Umbau des Märklin-Modells.

Frisch (gebaut) auf den Tisch

Der Hering und sein Mähdrescher

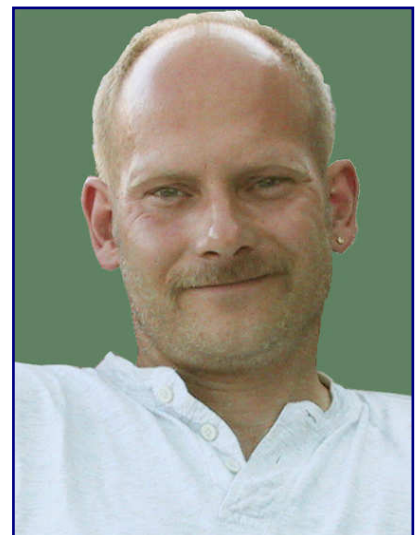
Die Überschrift wird den einen oder anderen sicher nachdenklich gemacht haben. Hering und Landwirtschaft, das passt doch nicht zusammen? Doch, sogar sehr gut! Gemeint ist nämlich kein Fisch sondern ein ganz besonders passionierter Zettie. Michael Hering stammt aus Wilhelmshaven und hat eine Leidenschaft für landwirtschaftliche Fahrzeuge entwickelt. Und dazu musste früher oder später halt auch mal ein Mähdrescher gehören.

„Ich bin Michael Hering und 45 Jahre alt. Zu meinen Hobbys zählen Modellbau in Z und diverse andere Dinge. Schon seit 1976 bin ich mit dem Z-Virus infiziert.“ So etwa lauteten die ersten Sätze nach der Kontaktaufnahme. Klingt ja alles noch ganz „normal“. Was also macht ihn so auffallend anders?

Nun ja, es wird wohl nur wenige Modellbahner in unserer Spurweite geben, die sich ernsthaft daran getraut haben, auch Straßenfahrzeuge selbst zu bauen. Kein Wunder, denn hier gelangen die meisten dann doch an ihre Grenzen. Michael Hering aber hat es geschafft.

Neben einigen Traktoren, Anhängern, Landmaschinen, Radladern, Baggern und einer Windkraftanlage hat er auch noch Mähdrescher im Maßstab 1:220 gebaut. Dabei betont er stets, dass es immer private Basteleien sind, die er auch im Internet vorstellt.

Apropos Internet, dazu berichtet er: „Ich versuchte schließlich, mein Hobby zeitgemäß im Internet zu präsentieren. Leider sind meine Seiten nicht mehr aktuell, da der PC nicht unbedingt zu meinen Hobbys zählt, aber speziell für Z-Freunde eine unglaubliche Informationsquelle und Fundgrube ist. Ich hatte damals versucht, meine Seiten etwas auszubauen, scheiterte aber leider am erforderlichen Fachwissen.“



Michael Hering ist seit seiner Jugend passionierter Spur-Z-Bahner. Foto: Selbstportrait Michael Hering

Auch dabei können ihm viele Zetties ganz bestimmt helfen, wie der Autor dieser Zeilen selbst schon erfahren hat. Die Foren für Modellbahner sind selbst hier eine gute Quelle.



FENDT Mähdrescher 5250E

Der erstgebaute Mähdrescher Fendt 5250E bekam einen klassischen Mähbalken. Mangels Ätztechnik baute der Konstrukteur diesen aus einer Schraube nach. Foto: Michael Hering

Dabei bietet sich dem Wilhelmshavener Z-Enthusiasten vielleicht eine gute Gelegenheit, über Tauschgeschäfte zu seinen Wunschseiten zu kommen. Anlass für diesen Gedanken gab die Schilderung, wie er überhaupt auf die Idee kam, einen Mähdrescher im Maßstab 1:220 nachzubilden.

„Die Mähdrescher sind aus der Anfrage eines Interessenten entstanden und ich habe daraufhin 3 Stück umgesetzt. Dass sich dann tatsächlich noch mehr Interessenten für meine Eigenbau-Modelle fanden, freute mich umso mehr. Ich habe Spaß am Modellbau und andere finden es wohl auch interessant. Kommerziell nutzen kann und will ich das nicht.“, gibt er zu bedenken.

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Selbstredend sind die Grenzen damit eng gesetzt. Gebaut wird für andere nur, was die Freizeit zulässt. Klassische Kleinserien sind also nicht drin. Gerne aber baut er befreundeten Modellbahnern mal ein Modell und vertraut dabei auf deren Gegenleistungen im Tausch, schließlich gibt es vieles, das auch Michael Hering gern hätte und nicht selbst fertigen kann.

Trainini durfte sich persönlich von seinen Fähigkeiten überzeugen. Nach der Kontaktaufnahme traf schnell das Modell eines Mähreschers vom Typ „Fendt 5250E“ mit Maisgebiss ein, das bestechend gut gelungen ist. Dieses Prädikat bezieht sich auf die maßstäbliche Umsetzung ins Modell wie auch dessen Lackierung. Trotzdem betont Michael Hering, dass es nur „stilisiert“ sei.



Dem Modell ist es nicht anzusehen, dass es aus über 30 Teilen zusammengesetzt wird. Fast das ganze Modell entsteht in Handarbeit, es kommen kaum Komponenten aus dem Zubehörbereich zum Einsatz. Foto: Michael Hering

Natürlich kann man das eine oder andere



„Ja, ist denn heut' schon Weihnachten?“ So lässt sich der Eindruck beschreiben, als aus dem Luftpolsterumschlag an die **Trainini**-Redaktion ein Modell des Mähreschers mit Maisgebiss zum Vorschein kam. Der Entladearm ist sogar beweglich konzipiert!

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

immer noch besser machen. So sind das Gelände am Führerhaus und die Aufstiegsleiter etwas zu groß geraten. Auch ein durchsichtiges Führerhaus wäre grundsätzlich machbar. Das alles ändert aber nichts an der überaus gelungenen Gesamtoptik.

So wird besonders dieser Mähdrescher wohl das Interesse vieler Spur-Z-Bahner finden, die seit Jahren auf ein Modell mit Mähbalken oder Maisgebiss warten. Wenigstens ist ein solches bei einem Hersteller schon angekündigt worden. Spätestens seit es bei Lütke Modellbahn den dazu passenden Bauernhof mit „Parkmöglichkeit“ gibt, kribbelt es einigen schon in den Fingern...



Drei verschiedene Ansichten des Mähdreschers von Michael Hering: Auch hinten, wo das ausgedroschene Stroh ausgeworfen ist, mangelt es nicht an der Gestaltung. In der seitlichen Ansicht mag man kaum glauben, dass es sich nicht um ein industriell gefertigtes Modell handelt. Schräg von vorn erkennt man gut den rechten Außenspiegel, der ebenfalls nicht vergessen wurde.

Gemeinsam mit einem Großserienmodell haben Michael Herings Eigenbauten, dass sie überwiegend aus Kunststoff bestehen. Raffiniert gelöst ist der Ausleger, durch den das geerntete und gedroschene Getreide in landwirtschaftliche Anhänger entladen wird. Dieses Teil ist nämlich im Modell beweglich, so dass Mäh- wie auch Umladeszenen mit dem Modell darstellbar sind. Zusammen mit den Traktormodellen von MO Miniatur und dem ebenfalls privat erstellten Heuwagen von Ronald Schulz (eXact Modellbau) ließen sich beeindruckende Szenen nachstellen.

So ist die Sorge nicht unberechtigt, dass dieser Bericht eine Nachfrage auslöst, der in privater Initiative nicht nachgekommen werden kann. So änderte sich auch der Schwerpunkt der Kommunikation mit **Trainini** schnell. Überlegt wurde, wie vielleicht das Chassis alternativ gefertigt werden könne und unter welchen Umständen der Aufbau nachformbar und in Gießtechnik herzustellen wäre. Grenzen setzen leider am Modell bestehende Überschneidungen.

Daraus ließe sich schnell ein eigener Bericht erstellen, wenn diese Probleme gelöst würden, und vielleicht dann auch eine kleinere Serie herstellen. Erwähnt sei an dieser Stelle, dass der Mähdrescher aus etwa 30 Einzelteilen besteht. Allein das Fahrwerk bestand zuvor aus 5 Teilen, jetzt aber ist es einteilig. Müsste man alles ganz oder überwiegend einzeln abformen, wäre die Zeitersparnis und Vervielfältigungsmöglichkeit schnell wieder dahin, wie nun jedem klar sein dürfte. Michael Hering schätzt, dass am Ende mindestens stets noch 10 Einzelteile übrig blieben.

Ansatzpunkte bringt aber auch die Ätztechnik: Das Führerhaus könnte einen filigranen und dennoch stabilen Rahmen erhalten. Mit Scheiben aus einem Klarsichteinsatz oder Pralinschachtelfolien ergäbe sich freie Durchsicht und man könnte sehen, wie die Erntemaschine durch die Felder gelenkt wird.

Noch stärker profitieren würde aber der Mähbalken, den der Erbauer noch gern als „Mähwalze“ bezeichnet. Sie erinnert in ihrer Form noch zu deutlich an ihre vorherige Funktion als Schraube. Ein geätzter Balken brächte das Modell noch deutlich näher an sein Vorbild und würde dessen Gesicht deutlich ändern.



In dieser Aufsicht ist das Maisgebiss gut zu erkennen. Für moderne Mährescher bieten die Hersteller neben dem altbekannten Mähbalken auch Spezialwerkzeuge zur Ernte anderer Pflanzen als klassische Getreidesorten.

Vielleicht fühlt sich ja nun jemand berufen, diese Herausforderung gemeinsam mit Michael Hering anzugehen? Michael Hering brächte es die Perfektionierung seines Modells, dem Tauschpartner einen der wenigen Mährescher, die es heute in der Spurweite Z überhaupt gibt.

Derweil ist unser Tüftler schon längst wieder mit neuen Projekten beschäftigt. Er hat längst wieder ein neues Trecker-Vorbild ausgemacht, dessen Umsetzung in den kleinsten Modellbahnmaßstab ihn reizt. Warten wir es ab – bestimmt wird auch dieses wieder einige Zeilen in **Trainini** wert sein!

Webadressen:

<http://www.online-miniclub.de>

Werbung

30 Jahre Dampfabschied 50 Jahre Trans-Europ-Express

Senden Sie eine frankierte Postkarte mit dem Lösungswort bis zum

30. September 2007 an **Trainini!**

Dazu finden Sie 6 Fragen und die Einsendeadresse in der Ausgabe 22 (Mai 2007) auf den Seiten 9 – 11 oder im Internet unter

<http://www.trainini.de/Preisausschreiben.html>

Trainini Preisausschreiben 2007

Ein Meisterwerk
von Udo Paulitz



**Buchpreise
gestiftet
vom Heel-Verlag**

Aufmerksame Lektüre der Ausgaben 2007 hilft beim Beantworten der Fragen zum Ermitteln des richtigen Lösungswortes und kann so die Chance auf einen der tollen Buchpreise sein!

Teilnahmeberechtigt sind alle Leserinnen und Leser von **Trainini** Praxismagazin für Spurweite Z außer Redaktionsmitglieder. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Schlusslicht von Passmann

Ende gut, alles gut

Die Modellbahnwelt könnte so perfekt sein. Doch am Ende fehlt zum Glück meistens doch noch etwas. Oliver Passmann hat es vor über zwei Jahren erkannt und innovative wie auch praxistaugliche Beleuchtungslösungen auf den Markt gebracht. Mit seinen Schlussleuchten findet nun gleichzeitig auch das TEE-Schwerpunktthema ein gutes Ende.

Das hatte mir noch gefehlt! Was sich anhört wie ein Fluch, war halt genau das Gegenteil. Kein Märklin-Waggon der Spurweite Z, sieht man mal von den Steuerwagen ab, hat eine serienmäßige Zugschlussbeleuchtung. Was sich wie eine Kleinigkeit anhört, wäre beim Vorbild ein fataler Fehler und daher undenkbar: An jeden Zug gehört ein Signal, dass unmissverständlich das Ende der Wagenschlange anzeigt.

Eine Umsetzung im Modell sorgt deshalb auch für mehr Vorbildnähe und rundet die Optik der Umsetzung im Kleinen ab. Bei Personenwagen ist dies dann auch noch leichter umzusetzen als bei Güterwagen, an denen aufwändigere Montagearbeiten erforderlich wären. In meinem Fall kann ich zumindest auf die Attrappen zurückgreifen, die der Spur-Z-Pionier aus Göppingen bereits nachgebildet hat.



Oben:
Basis für den heutigen Bastelvorschlag ist ein IC-/TEE-Abteilwagen Avnz 111, den Märklin unter der Art.-Nr. 8724 im Programm hatte.

Unten:
Die Stirnseiten bieten über die Schlussbeleuchtung hinaus Verbesserungspotenzial. So reichte der beige Streifen um die Stirnwand herum, das Übergangsblech war schwarz und auch die Schiebetüren waren nicht immer rot lackiert.

Eine sinnvolle Zugschlusskennzeichnung hat aber noch einen ganz anderen Vorteil, der gerade beim Mehrzugbetrieb und besonders bei Messen oder Ausstellungen nicht zu unterschätzen ist. Konsequenterweise lässt sich damit auch im Modell markieren, dass ein Zug komplett ist. Fehlt die Kennzeichnung am letzten Wagen, kann der Zug nicht mehr vollständig sein. So kann schon vor einem Zusammenstoß ein Nothalt veranlasst werden, um nach dem fehlenden Rest zu suchen.

Für meinen Versuch, eine komplette Beleuchtungslösung von Passmann zu verbauen, habe ich passend zum TEE-Thema einen beige-roten Abteilwagen Avnz 111 (Märklin 8724) ausgewählt. Grund dafür war, dass dieser Wagentyp in jedem IC und TEE zu finden sein sollte und aufgrund seiner relativ hohen Anzahl in reinen Erste-Klasse-Zügen glaubhaft und leicht am Zugschluss eingesetzt werden kann.

Damit ist eines der wichtigsten Kriterien für die Modellauswahl festgelegt: Es sollte möglichst auf einen Wagentyp zurückgegriffen werden, der nicht mitten im Zugverband oder an der Spitze laufen muss.

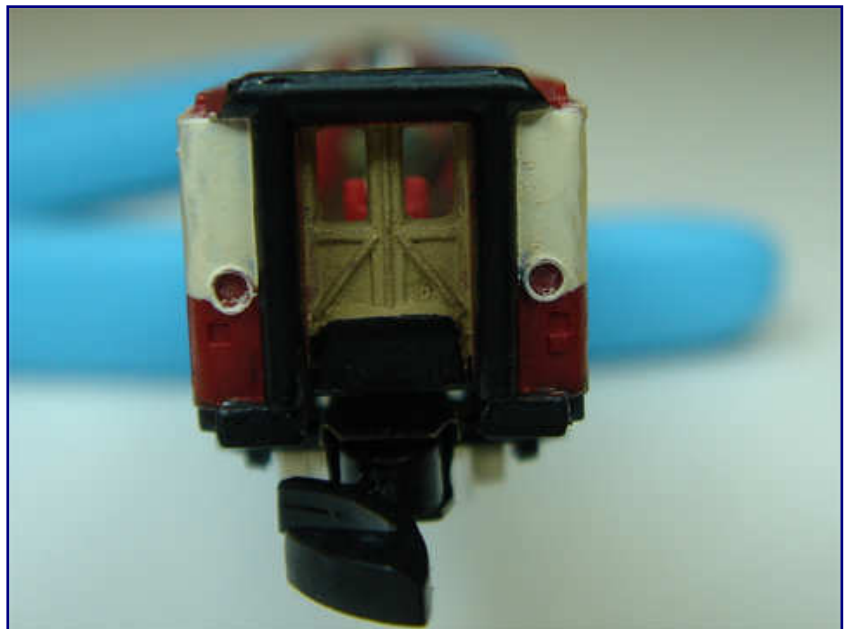
Packwagen und Speisewagen wären deshalb die schlechtere Wahl gewesen: Nicht jeder Zug hatte einen Packwagen und häufig fand man sie an der Zugspitze. Das galt besonders für dampfgeführte Züge, in denen sie gleichzeitig die Funktion hatten, Rauch und Ruß von den Abteilen nachfolgender Wagen fernzuhalten.

Speisewagen fanden und finden sich oft in der Zugmitte, zumindest bei der sogenannten Blockzugbildung, bei der er die 1. von der 2. Klasse teilt. Auch dreiachsige Umbauwagen liefen selten mit der 2. Klasse des Halbpackwagens oder der 1. Klasse der zweiklassigen Ausführung am Zugschluss. An dieser Stelle lassen sich bei guter Planung und Vorbildstudium also durchaus ärgerliche Fehler vermeiden.

Das von mir gewählte Modell vermeidet solche Vorbildkonflikte und bietet gleichzeitig Gelegenheit, durch eine Farbkorrektur der großen Bahn noch genauer zu entsprechen als es viele Großserienprodukte tun. Schon vor dem Einbau der Beleuchtung beginnen die ersten Anpassungen, die später nicht mehr möglich wären.

Beim Modell ist der elfenbeinfarbene Seitenstreifen nur auf das bordeauxrot lackierte Gehäuse aufgedruckt worden. Deshalb geht er nicht um die Stirnkante bis zu den Gummiwülsten herum. Mit ein paar Pinselstrichen ist dieses Manko behoben. Passende Lacke gibt es im Sortiment von Revell oder Humbrol. Ich habe mich für Revell 314 seidenmatt entschieden, dass sich nach Abgleich gegen eine RAL-Farbkarte und das Modell als am besten geeignet erwies.

Dass die beige Fläche auf gleicher Höhe abschließen muss wie der gleichfarbige Aufdruck auf den Längsseiten versteht sich von selbst. Wer es sich zutraut, die Hand ruhig genug zu führen, kann nun auch die Lampenfassung umfärben – aber Vorsicht, dass nicht das Leuchteninnere mitkoloriert wird.



Deutlich verändert wirkt die Stirnfront nach der Farbbehandlung. Sie entspricht exakt dem früheren Zustand der TEE-Wagen.

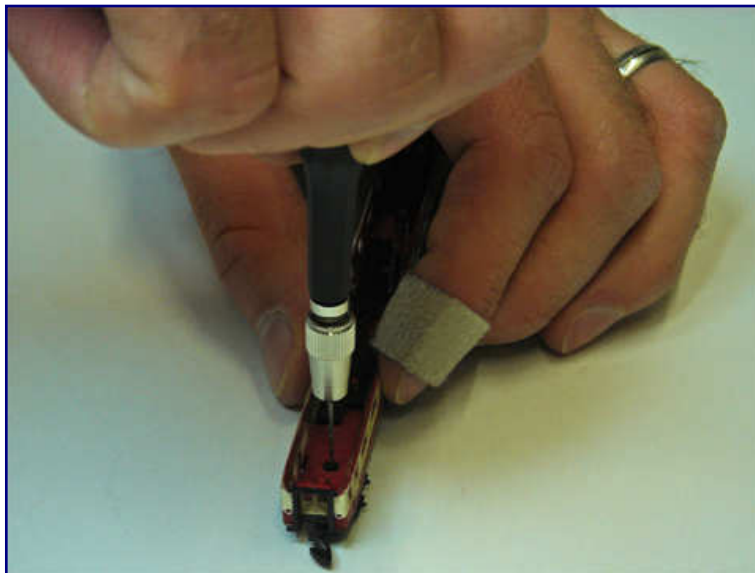
Auf der Seite, an dem das Passmann-Schlusslicht gesetzt werden soll, hilft die dafür erforderliche Ausbohrung, um den Pinsel führen zu können: Dafür sind ein Handbohrer, wie er etwa bei Werkzeuge Peter Post im Angebot ist, und ein 0,8-mm-HSS-Bohreinsatz erforderlich. Die bisherige Leuchtenimitation dient wie eine Ankörnung als Führungshilfe. Die Bohrung sollte möglichst nicht im 90°-Winkel nach innen erfolgen sondern etwas zur Mitte zeigen.

So empfiehlt es der Hersteller in seiner Anleitung, die als PDF-Dokument auf den Internetseiten abgelegt ist. Den Sinn dieses Ratschlags erkennt man während des Einbaus an anderer Stelle. Sobald nun auch die Färbung dieser aufgebohrten Fassung abgeschlossen ist, sollte die Gegenseite hoffentlich schon getrocknet sein. Dort vollenden wir unsere Arbeit nun mit dem Pinselauftrag hochglänzenden Klarlacks auf die rote Innenfläche, um die Reflexion der Glasfläche beim ausgeschalteten Schlusslicht zu imitieren.

Der Bohrer liegt hoffentlich noch griffbereit. Bevor wir uns nämlich der weiteren Farbgestaltung zuwenden, ist es sinnvoll, den Wagenkasten so weit vorzubereiten, dass die nachfolgenden Lackierarbeiten nicht mehr vom Werkzeug oder Bohrspänen ruiniert werden können. Den HSS-Bohrer brauchen wir nicht mal zu wechseln. Die beiden Bohrungen, die wir mittig von innen nach außen durch den Zapfen beider Drehgestelle führen, bekommen ebenfalls einen Durchmesser von 0,8 mm.

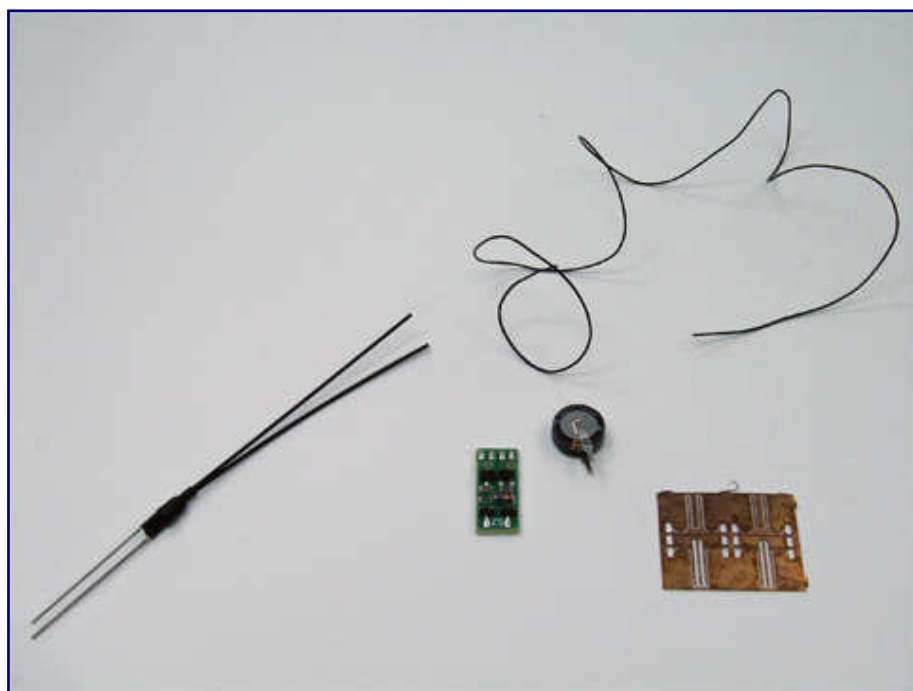
Nun ist es Zeit, die vier Fenstereinsätze herauszunehmen und für den Einbau am Ende in der Waggonachse zwischen zu lagern. Diese Maßnahme erfolgt rein vorsorglich zum Schutz der Teile: Käme Lack darauf, wären sie nicht mehr restlos zu reinigen. Da später auch der Lötcolben zum Einsatz kommt, bleiben sie auf diesem Weg gleich vor Hitzeverformung bewahrt.

Jetzt folgt der schwierigste Teil der Arbeiten, den sich einige vielleicht ersparen mögen. Wir arbeiten uns darin nun näher an das Vorbild heran als die Museumsgarnitur auf der Titelseite! Wer hätte das gedacht, dass ein Modell der Geschichte mehr entspricht als ein Originalfahrzeug? Bei diesem tragen nämlich die Übergangstüren nicht (mehr) den Ursprungsfarbtönen.



Mit dem Handbohrer wird mittig durch die Drehzapfen beider Drehgestelle eine Bohrung mit 0,8 mm Durchmesser angebracht. Durch sie werden später die Kontakte der Radschleifer geführt. Zuvor wurden bereits an einer Stirnseite die Schlusslichtattrappen mit gleichem Durchmesser aufgebohrt.

Bei Auslieferung waren sie und die Fensterrahmen vieler Wagen nämlich noch goldeloxiert. Erst sehr viel später – in der Modellbahnepoche 4 – ging die DB dazu über, Rahmen beige mitzulackieren und die Übergangstüren in ozeanblau oder bordeauxrot – je nach Wagenkastenfarbe und -klasse. Doch damit ist es noch nicht genug, denn die Innenseiten zwischen Gummiwulst und Übergangstüren sollen in der roten Farbe bleiben, die sich hier schon ab Werk befindet. So ist hier äußerst präzises Arbeiten erforderlich, was obendrein frei Hand ausgeführt werden muss.



Der komplette Umbausatz von Passmann besteht aus einer roten LED mit Lichtleitfasern (links), der Platine für die Schaltung (Mitte) mit Speicherkondensator (schräg rechts darüber) und den Radschleifern (rechts). Für die elektrischen Verbindungen erforderlich ist noch ein dünnes, hochflexibles Kabel, sogenannte Decoderlitze.

Doch zunächst müssen wir dafür einen passenden Farbton selbst anmischen, denn weder das Humbrol- noch das Revell-Programm gaben eine fertige Konfektion her, mit der sich an weiteren Wagen arbeiten ließe. Märklin hat seine neueren Zugpackungen im Gegensatz zum heute um-

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

gebauten Wagen beige grundlackiert, so dass auch die Übergangstüren nun hell erstrahlen. Das liegt zwar deutlich näher am historischen Vorbild, ist aber leider auch nur ein vertretbarer Großserienkompromiss.

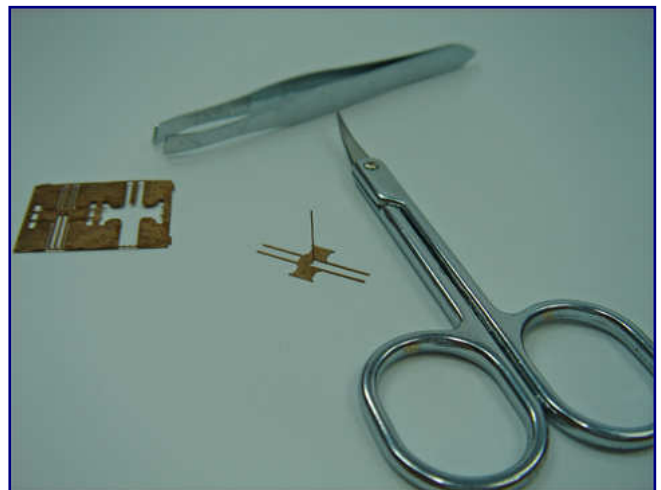
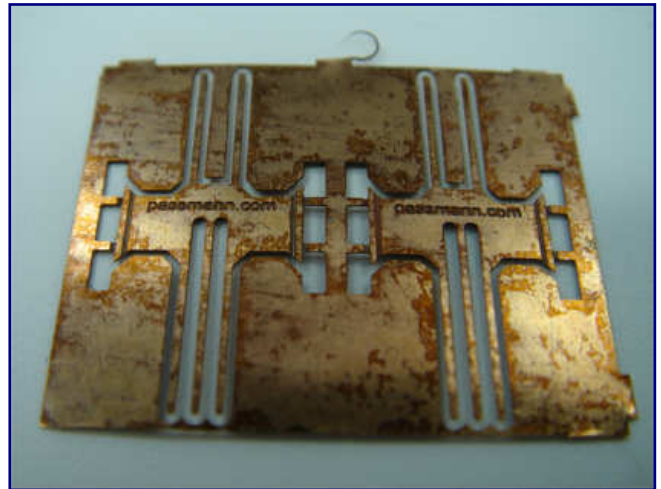
Der Originalton hatte noch einen Restgrad metallischer Optik und war etwas dunkler. Zur bestmöglichen Lösung kam ich dann durch das Mischen vom bereits erwähnten Revell 314 zu 2 bis 2,5 Teilen mit 1 Teil Revell 94 (Gold).

Der Lack muss durch Rühren gut vermischt werden, bis alle Metallicpartikel gleichmäßig verteilt sind. Erst dann ist er bereit, in mehreren dünnen Schichten mittels eines Pinsels in der Größe 5/0 aufgetragen zu werden. Es gilt, alle feinen Konturen der Schiebetüren gleichmäßig abzudecken, ohne dabei Details zuzusetzen. Das gelingt nicht mit einem einzigen Farbauftrag!

Während wir die angemischte Farbe möglichst für eine spätere Verwendung konservieren, hat der Waggon Zeit zu trocknen. Erst dann bereiten wir ihn für den nächsten Farbauftrag vor. Die Gummiwülste des Modells wurden schwarz bedruckt und sind daher nicht überall gleich deckend geschwärzt. Die hochgeklappte Trittstufe am Wagenübergang hat hoffentlich keinen goldeloxierten Farbauftrag erhalten, so dass sie nun ihrer ebenfalls schwarzen Vollendung (Revell 8 matt; RAL 9002 tiefschwarz) entgegenstrebt.

Wer mag, kann auf dem Wagenkasten an der Kante zum Dach noch einen schwarzen, schmalen Zierstreifen ziehen. Viele Wagen trugen diesen anfangs noch aus ihrer Rheingold-/Rheinpfelzeit im FD-Dienst, von dem er zeitweilig übernommen wurde. Ein Beispiel dafür liefert der Vorbildwagen auf dem Titelfoto, aber auch Wagen aus dem Märklin-Set 81412 können als Muster erhalten. Wichtig ist dann aber, dass die zu lackierende Stellen sauber und gerade abgeklebt werden, denn freihändig ist dieser 12 cm lange Strich nicht zur Zufriedenheit zu ziehen.

Als Ergebnis erhalten wir nicht nur deutlich mehr Vorbildnähe im Vergleich zu den roten oder heute elfenbeinfarbenen Pendants aus der Großserienfertigung sondern auch einen willkommenen und auffällenden Kontrast. Die Gesamtwirkung der Farben ist gerade am Waggonende immens. Zur Vollendung fehlen nur noch Scheiben in den Übergangsschiebetüren. Deren Anfertigung und



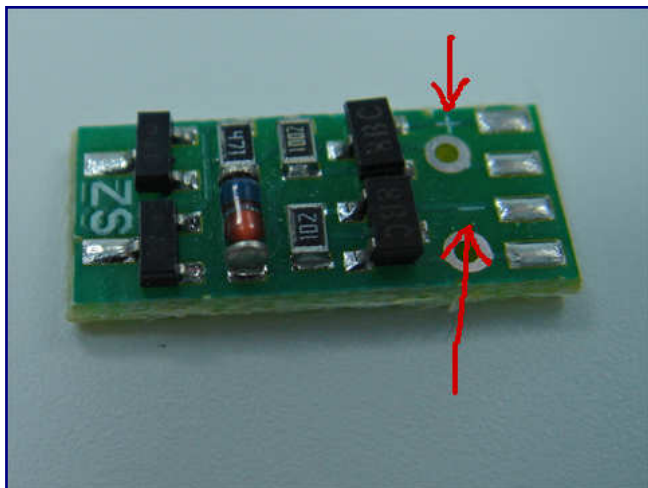
Oben:
Angelaufene Kupferschleifer stellen kein Problem für den Umbau dar.

Mitte:
Die Radschleifer werden mit der Nagelschere aus dem Ätzblechbogen ausgeschnitten und gemäß Anleitung gebogen.

Unten:
Sobald die Radschleifer passgenau in den Drehgestellen liegen, werden sie mit Kontaktkleber fixiert.

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z



Einbau stellen wir allerdings bis zum Abschluss der elektrischen Ausrüstung zurück, schließlich haben wir die serienmäßigen Klarsichtteile ja auch entfernt.

Weiter geht es mit dem Einbau der Radschleifer. Diese lassen sich leicht mittels Nagelschere aus dem geätzten Kupferblech ausschneiden. Sollte das Blech wie in meinem Fall angelaufen sein (Spuren von Grünspan), bedeutet das keinen Grund zur Sorge. Ursache sind Säurereste oder Handschweiß gewesen. Das Blech ließe sich jederzeit wieder blank schleifen oder mit chemischen Mitteln blank polieren.



Für die Stromabnehmerfunktion ist das unerheblich, denn der Kontakt an den Achsen schleift sich im Betrieb automatisch blank, so dass keine Spannungslücken entstehen, die der Kondensator nicht ausgleichen könnte.

Vom Radschleiferkörper gehen fünf dünne Äste ab – die äußeren vier davon sind die Schleifer-Finger, die später an den Achsen im Drehgestell anliegen. Der fünfte Ast, der mittig zwischen zwei Fingern liegt, muss ins Waggoninnere geführt werden, damit der Schlusslichtbaustein an ihn angeschlossen werden kann. Dazu legt man das gesamte Blech mit der Herstellerinschrift nach unten auf den Tisch. Vorsichtig greift man mit einem kleinen Schraubendreher oder der Klinge eines Bastelskalpells unter den Ast und richtet ihn auf. Am Ende muss er im 90°-Winkel nach oben zeigen.



Nun ist der Zeitpunkt der Anprobe im Drehgestell gekommen: Vorsichtig wird der Anschluss durch die Bohrung im Drehgestell geführt und das ganze Blech so gedreht, dass die Radschleifer jeweils rechts und links der mittigen Achsenführung vorbeirutschen können, sobald das Trägerblech eingepasst ist. Dies gelingt recht einfach, wenn man an beiden Seiten gleichmäßigen Druck ausübt, der den Körper nach unten auf die Drehgestellbodenplatte drückt.

Oben und Mitte:

Bei LED und Kondensatoren muss auf die richtige Polung geachtet werden. Die Kathode einer LED erkennt man am kürzeren Fuß, auf dem Kondensator und der Platine finden sich Kennzeichnungen für den Minus-Pol.

Unten:

Für den Zusammenbau hilfreich kann es sein, die Bilder von Passmann zu einem Dokument zusammenzufassen und dies ausgedruckt auf die Werkbank dazu zu legen.

Notfalls nimmt das Blech noch mal heraus und biegt die angeätzten Kanten über der Klingenkante des Skalpells etwas vor. Nach dem Einpassen sind die vier Schleifer für den Kontakt zu den Achsen aufzurichten. Das funktioniert nach dem gleichen Prinzip wie zuvor beschrieben. Nur sollte der Aufstellwinkel 45° von der Bodenplattenebene nicht überschreiten. So beugt man einem Abbrechen vor

und hat dennoch genügend Spiel, um später nachjustieren zu können, zumal der Anpressdruck eher noch reduziert werden muss.

Erst jetzt klebe ich mit einem Tröpfchen Kontaktkleber, die Wahl fiel auf Uhu Greenit, die Bodenplatte der Stromabnahme im Drehgestellboden ein. Der Auftrag des Klebstoffes erfolgt wie gewohnt mittels Zahnstocherspitze, um eine Überdosierung zu vermeiden.

Das Einkürzen der Schleiferfinger auf das erforderliche Maß erfolgt wieder mittels Nagelschere, aber erst nach dem Einsetzen der Metallräder. Der Hersteller hat dafür mehrere Markierungen an seinem Bauteil angebracht. Bitte achten Sie beim Wiedereinsetzen der Achsen genau darauf, an welchem Rad die Isolierung eingepresst ist! Alle vier Finger im Drehgestell müssen den Strom von der gleichen Schiene abnehmen, also identisch gepolt sein.

Das Drehgestell der Gegenseite greift auf der anderen Schiene ab, so dass die nach innen ragenden Stifte die zwei elektrischen Pole bilden, mit denen über Baustein und LED der Stromkreis geschlossen wird. Nun ist der Zeitpunkt gekommen, alle weiteren Teile und Hilfsmittel auf Vollständigkeit zu überprüfen.

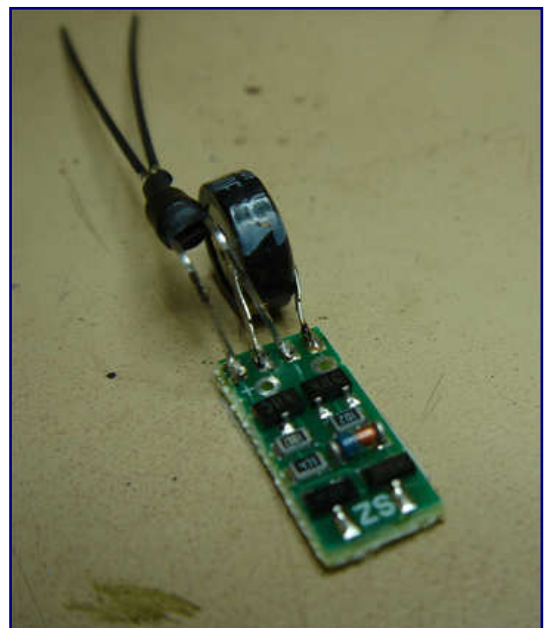
Liegen Lötstation und Lötzinn bereit? Wie sieht es mit einer Entlötpumpe für den „Notfall“ aus? Liegt ein flexibler, isolierter Draht, sogenannte Decoderlitze für die Stromführung von den Anschlussdrähten zum Baustein bereit? nicht vergessen sollte man die Nagelschere in Griffweite und zwei Stücke doppelseitiges Klebeband, die auf die Maße des Bausteins zurechtgeschnitten werden. Für den Baustein selbst sind drei Teile erforderlich: die Platine mit Gleichrichtern und weiteren Komponenten, der Goldcap-Kondensator mit Anschlusshalter und die bereits mit zwei Lichtleitfasern bestückte, rote Leuchtemissionsdiode.

Jetzt erst geht es ans Eingemachte, denn es gilt unsere Lötkünste zu beweisen. Während der LötKolben mit feiner Elektronikspitze nach dem Anschließen an die einstellbare Lötstation aufheizt, wird zunächst eine Anprobe am Wagen durchgeführt. Passmann sieht nämlich grundsätzlich zwei Einbaustellungen für den Kondensator vor – flach liegend, so dass die LED mit den Lichtleitfasern über ihn hinweg zu den Bohrungen geführt wird oder stehend auf der Platine.

Leicht ist man versucht, ihn stehend einzusetzen, weil der feste Sitz das Löten erleichtern würde. Doch leider reicht die Höhe des Wagens dafür nicht. Die Einsicht kommt spätestens beim probeweisen Aufsetzen des Daches. Einzig möglich ist der liegende Einbau des Kondensators.

Als Löthilfe empfiehlt sich der Trick, den Baustein mit einem der beiden Klebebandstücke auf der Werkfläche zu fixieren. Dann reichen nämlich zwei Hände fürs Anhalten des Kondensators mittels Zange und Bedienen des LötKolbens mit der anderen Hand. Ganz wichtig für eine spätere, einwandfreie Funktion des Schlusslichts ist die richtige Polung von Kondensator und LED. Dafür findet sich in der Anleitung eine Skizze, wie sie auch hier zu sehen ist.

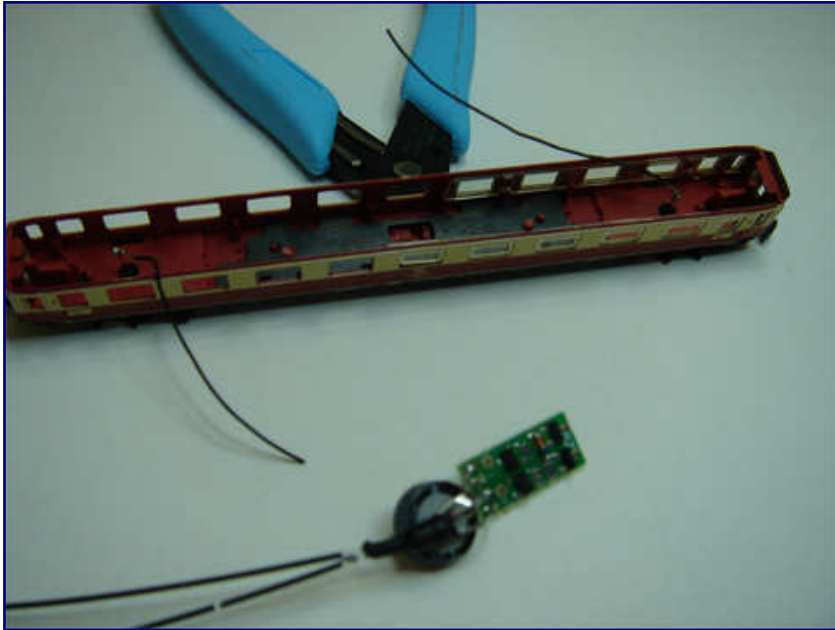
Während die Leuchtdiode bei falscher Polung einfach nur dunkel bliebe, würde der Kondensator einen solchen Einbaufehler durch Zerknallen quittieren. Aber woran erkennt man die Pole an den beiden Teilen? Ganz einfach: Am entsprechenden Einbaufuß des Kondensators ist ein eingekreistes Minus-Symbol eingestanzt.



Für den Kondensator sind zwei Einbauvarianten möglich: stehend oder liegend. Obwohl die stehende Version leichter zu löten ist, scheitert sie an den Platzverhältnissen im Wagen. So wurde nachträglich noch eine Änderung erforderlich.

Beim Suchen der Kathode einer LED hilft folgende Merkregel: Kathode mit „K“ wie kalt und bedeutet Minus-Grade. Da sich Kälte zusammenzieht, nehmen wir das kürzere Füßchen der Diode. Wir müssen also kein Experte sein, um diesen Einbau zu bewerkstelligen! Auch das Einlöten geht leicht von der Hand, wenn der Anschluss am Baustein schon etwas vorverzinnt wird, aber nur so weit, dass nicht durch Verfließen von Lot zwei gegensätzliche Pole kurzgeschlossen werden können.

Eine Herausforderung ist allerdings, dass die Füßchen der LED vor dem Einbau eingekürzt werden



müssen. Die Kathode sollte man also vorher nahe am Körper der Diode mit einem wasserfesten Folienschreiber blau (für kalt) kennzeichnen. Zuvor werden sie aber noch mit der Zange rechtwinklig umbogend, so dass die gekürzten Anschlüsse an der Platine aufgelötet werden können. Sitzt alles, darf der auf 450°C erhitze LötKolben kurz an die Lötstelle zwischen LED und Baustein gehalten werden.

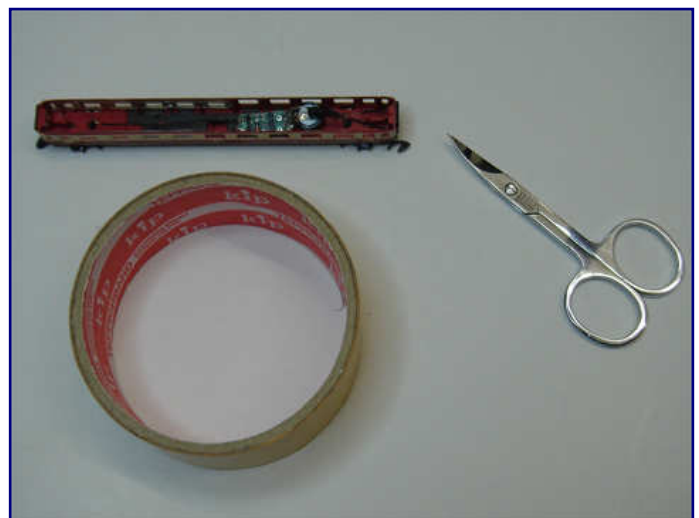
Dabei ist es generell besser, mit einem sehr heißen LötKolben kurz die Lötstelle zu berühren, als mit einem auf niedrigere Temperaturen eingestellten Gerät lange an der Stelle verbleiben zu müssen, denn die Komponenten heizen sich sonst länger und stärker auf, was ihre Zerstörung bewirken kann.

An die Anschlüsse der Radschleifer ist Decoderlitze angelötet. Einer der Fenstereinsatz ist auch bereits wiedereingebaut. Nachdem der Kondensator nun liegend an die Platine gelötet wurde, kann der Einbau der Schlussbeleuchtung nun vollendet werden.

Nun ist es Zeit für einen kleinen Funktionstest. Den Strom liefert über Kabel entweder eine 9-Volt-Blockbatterie oder der Transformator. Sobald die Betriebsspannung am Eingangsanschluss des Bausteins anliegt, sollte der Lichtaustritt am Glasfaserende sichtbar werden. Ist dem so, geht es weiter; ansonsten ist Fehlersuche angesagt.

Je ein passend abgelängtes Stück Decoderlitze wird nun außerhalb des Waggon an die beiden Eingangspole der Platine angelötet. Anschließend ist es Zeit, die Platine im Wagenboden einzukleben. Dafür kommt das zweite Stück doppelseitige Klebeband zum Einsatz, das wir zuvor vorbereitet hatten. Die Position bestimmt sich daraus, wie lang die Lichtleiter geführt werden können und müssen.

Ein wenig Platz sollte auf jeden Fall hinter den Übergangstüren verbleiben, weil diese für die spätere Hinterglasung zugänglich bleiben müssen. Eine wahre Fummelarbeit ist das Durchführen beider Lichtleiter durch die Bohröffnungen, weil das in etwa gleichzeitig erfolgen muss. Konnte die Bohrung zur Wagenmitte hin schräg nach innen erfolgen, stellt sich das nun als Vor-



Zur dauerhaften Befestigung der Platine im Wagenboden empfiehlt sich ein passend zurechtgeschnittenes Stück doppelseitiges Klebeband.

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

teil heraus.

Ist diese Geschicklichkeitsübung schließlich nach mehrere Versuchen gemeistert, lassen wir die Lichtleiter noch mindestens 1-2 cm überstehen, damit sie bei den weiteren Arbeiten nicht wieder herausrutschen!



Die Folie für die Hinterglasung der Übergangstüren lieferte eine Pralineschachtel. Die passend zurechtgeschnittenen Stücke werden mittels „Clearfix“ von Humbrol angeklebt. Wichtig ist dabei, den Klarlack in kleinen Punkten auf dem Waggon aufzubringen und die Scheibe punktgenau aufzulegen (linkes Fenster im kleinen Bild).

Nun folgt der elektrische Anschluss der Radschleifer. Dieser lässt sich leider nur innerhalb des Wageninneren vornehmen, was uns zu besonders vorsichtigem Arbeiten zwingt, damit wir die Außenwände nicht hitzeverformen! Vorsicht ist auch angesagt, weil Kupfer ein guter Wärmeleiter ist und daher die Hitze des Lötkolbens schnell zu den Drehgestellen abgeführt wird, die sonst ebenfalls einschmelzen könnten.

An dieser Stelle ist der Zusammenbau fast geschafft. Wir setzen nun die vier Klarsichteinsätze der Seitenfenster wieder in ihre Halterungen ein und widmen uns anschließend der Hinterglasung der Stirnseiten. Zunächst ist an den kleinen Fenstern der Schiebetüren Maß zu nehmen. Dabei stellt sich heraus, dass es sinnvoll ist, beide Türhälften jeweils getrennt zu verglasen.

Aus den dünnen Folien, die sich in Pralinenkästen finden lassen, werden dann passende Stücke zurechtgeschnitten und ohne Klebstoff auf die Stellen aufgelegt, an denen sie eingepasst werden sollen. Steht noch etwas über, wird nachgearbeitet, bis das Ergebnis befriedigt. Danach ist höchste Präzision gefragt, um die Durchsicht nicht zu gefährden.

Zum Einkleben empfiehlt sich der zähe, aber hochglänzende Klarlack „Clearfix“ von Humbrol. Er sorgt



Dank der nachgearbeiteten Stirnseiten kommt die Passmann-Schlussbeleuchtung bestens zur Geltung. Mit diesem Abteilwagen findet jeder TEE ein gutes Ende!

für festen Halt, lässt aber bei einem möglichen Verlaufen die Scheiben nicht gleich erblinden. Trotzdem wird Scheibe für Scheibe punktgenau mit der Pinzette aufgelegt und leicht angedrückt. Der Lack wurde zuvor nur auf die Teile des Waggons, nicht auf die Scheibenränder aufgetragen. Sinnvoll ist es, vier einzelne Punkte in den Ecken zu setzen anstelle eines flächigen Auftrags.

Sobald auch diese Übung gemeistert ist und der Lack getrocknet ist, darf das Dach wieder aufgeklipst werden. Obacht gilt dabei der Rastnase im Dachteil, die ein seitenverkehrtes Aufsetzen verhindert. Fertig! Nun ist eine Probefahrt angesagt, die sicher den schönsten Teil eines Umbaus markiert.

Sobald wir die 103 mit fünf TEE-Wagen, darunter den fertigen Schlusswagen, auf die Reise schicken, wird so mancher zu schwelgen beginnen und ihn vielleicht selbst die Reiselust packen. Deshalb sei ausdrücklich darauf verwiesen, dass es in der nächsten Ausgabe von **Trainini** bereits wieder etwas zu basteln gibt!

Webadressen:
<http://www.passmann.com>

Modell → **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **Impressionen**

DB – immer modern?

Jahrzehnt der Gegensätze

Im Rahmen der Schwerpunktthemen des Jahres 2007 soll die Eisenbahngeschichte der siebziger Jahre aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet werden. Auf diese Zeit des Wandels, in dem sich Alt und Neu so extrem wie nie zuvor gegenüberstanden, lohnt sich der Blick auf Gegensätze besonders. Voller Kontraste sind nämlich die Ansichten unterschiedlicher Gruppen: Eisenbahnfreunde mit dem Hang zur Nostalgie, eine Bundesbahn mit dem Streben nach Fortschritt und eine Öffentlichkeit, die sich vor allem um Sicherheit und Bilanzdefizit sorgte.

Personell geprägt wurde die Deutsche Bundesbahn der siebziger Jahre durch zwei Namen: Heinz Maria Oeftering, Vorstandsvorsitzender und Präsident, sowie sein Amtsnachfolger Wolfgang Vaerst, der ab dem 15. Mai 1972 den Rest und damit Großteil des Jahrzehnts prägen sollte. Gemein war ihnen, dass sie als Beamte bis an die Spitze des Staatsunternehmens gelangt waren.

Dennoch war gerade Wolfgang Vaerst nicht der Wunschkandidat der Politik. Erklärtes Bestreben war es, für die Führung des Staatsunternehmens einen Mann der Wirtschaft zu finden, was aber nicht gelang. Zum Ausdruck kommt darin eine Politik, die sich in der Privatisierung der DB fortgesetzt hat und bis heute höchst umstritten ist: die Abkehr von der hoheitlichen Aufgabe der Flächenversorgung mit Schienenverkehrsdienstleistungen zu Gunsten eines betriebswirtschaftlich geführten und deutlich geschrumpften Unternehmens.

Schon Heinz Maria Oeftering hatte seit 1960 den Verkehr auf vielen Nebenbahnen einstellen und durch die „Gummibahn“ (Busverkehr) ersetzen lassen, ohne dass dies positive Auswirkungen auf das Ergebnis der Bundesbahn gezeitigt hatte. Zu lange war kein Nachfolger für den „Retter der Nebenbahn“, die

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

beliebten Schienenbusse, in Sicht. In den Siebzigern bestellte man gerade mal 19 Züge der Nachfolgeserien 627 und 628, zu größeren Serienlieferungen sollte es erst in der zweiten Hälfte der Achtziger kommen.

Auch im Stückgutverkehr setzte man ab 1970 ebenfalls verstärkt auf die Straße. Die Zahl der Stückgutbahnhöfe sank von 3.000 (1969) auf nur noch 1.000 (1970). 1976 waren davon nur noch 400 übrig. Zumindest die Streckenstilllegungen kamen 1977 vorübergehend bis 1980 zum Stillstand.

Das Defizit der Deutschen Bundesbahn, das über den Bundeshaushalt auszugleichen war, stieg von 1,25 Mrd. DM (ca. 0,64 Mrd. EUR) im Jahr 1971 auf 3,6 Mrd. DM (ca. 1,84 Mrd. EUR) im Jahr 1979. Einen vorübergehenden Höchststand erreichte es 1978 mit 4,6 Mrd. DM (ca. 2,35 Mrd. EUR), was allerdings im folgenden Jahrzehnt dauerhaft überboten werden sollte. Allen betriebswirtschaftlichen Kalkulationen zum Trotz gelang es bis heute nicht, durch den Rückzug aus der Fläche nachhaltige Verbesserungen im Betriebsergebnis zu erwirtschaften. Offenbar bleibt derjenige endgültig im Auto sitzen, der einmal drin ist.

Allen diesen Entwicklungen zum Trotz setzte Wolfgang Vaerst die Kommerzialisierung der Bahn im Rahmen der engen Grenzen von Finanzen und Gesetz fort. Seine Anstrengungen lassen sich am Ende seiner Amtszeit mit „Netz schrumpft, Defizit wächst“ kurz auf den Punkt bringen. Seitens der Politik hieß es damals offiziell, Streckenstilllegungen seien „kein Allheilmittel zur Gesundung des Staatsunternehmens“.



So las sich seit Ende der Sechziger die Werbung der DB. Quelle: Deutsche Bundesbahn



043 196-5 (oben) war eine der letzten fünf Loks, die noch 1974 auf Ölhauptfeuerung umgebaut wurden. Doch die Dampfzeit neigte sich dem Ende. Paradelok und Sinnbild der modernen DB wurden die ab 1970 angelieferte Serienloks der Reihe 103.

Doch das waren nicht die einzigen Probleme, mit denen die DB der siebziger Jahre zu kämpfen hatte. Sie wollte sich ein modernes Bild in der Öffentlichkeit geben, was aber nur teilweise gelang. Die endgültige Einstellung des Dampfbetriebs war für 1974 vorgesehen und so wurde deren Bestand seit Jahren schnell reduziert.

Die Hochkonjunktur des Jahres 1970 sorgte aber im Gegenzug für einen akuten Lokmangel. So mussten selbst abgestellte Dampflokomotiven wieder in den Einsatzbestand übernommen werden. Ihr Unterhaltungsbestand stieg gegenüber 1969 um über 100 Maschinen. Auch der Personalbedarf stieg erstmals nach 1958 wieder an.

Nur aus diesen Zusammenhängen ist es zu erklären, dass bis ins Jahr 1974, als ja eigentlich keine Dampflok mehr fahren sollte, sogar noch kohle-gefeuerte „Jumbos“ auf Ölfeuerung umgebaut wurden. Eine der letzten fünf dieser Loks war 043 196-5, die viele Sonderfahrten absolviert hat und als Denkmal in Salzbergen erhalten blieb. Zu ergänzen bleibt aber auch, dass das Verkehrsaufkommen ab 1971 wieder leicht rückläufig war und es 1973 als Folge der ersten Ölkrise vorübergehend zu Abstellungen ölgefeuerter Dampfloks kam.

Trainini – Ausgabe 25

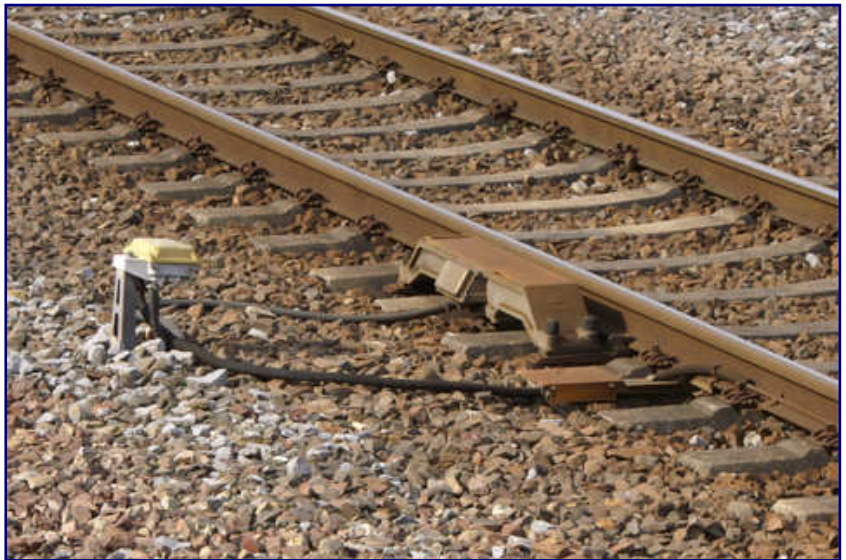
Praxismagazin für Spurweite Z

In ihr Selbstbild bestens passte aber der geplante Schnellverkehr in Deutschland, denn 1970 war auch das Jahr der ersten Anlieferung der Serienausführung der Baureihe 103. Im September wurde schließlich ein Ausbau- und Neubaustreckenprogramm vorgestellt, das mit diesen Loks untrennbar im Zusammenhang stand. Auch spätere ICE-Neubaustrecken fanden sich in diesem Entwurf.

Doch bald schon wurde die „immer moderne“ Bundesbahn auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Zu ihrem Hauptproblem wurde nämlich schon 1971 eine Reihe schwerer Eisenbahnunglücke, beginnend mit dem TEE-Unfall bei Aitrang am 9. Februar. Sie forderten über 100 Menschenleben und bestimmten vorerst die öffentliche Wahrnehmung.

Dem Monopolisten blieb nichts anderes übrig, als noch im gleichen Jahr mit einem Dreijahresprogramm für sicherheitsrelevante Investitionen zu reagieren. Unter anderem sah es die Ausrüstung vieler Strecken mit Zugbahnfunk vor. 1975 geschieht ein weiteres Unglück, dass auf menschliches Versagen zurückzuführen war. Es wäre mit Zugbahnfunk zu verhindern gewesen und begründete damit neue Zweifel an der Sicherheit der Bahn. Trotzdem waren selbst bis 1978 erst 50 % der 15.000 km Streckenkilometer damit ausgerüstet!

Besser sah es auch bei der induktiven Zusicherung nicht aus, die auch ein Überfahren Halt zeigender Signale verhindert: Zwar sind zum Jahresende 1979 endlich alle Fahrzeuge damit ausgerüstet, doch dem stehen erst 20.000 der insgesamt etwa 28.500 km Strecke gegenüber. Auf dem Vormarsch war hingegen die Streckenausrüstung mit Linienzugbeeinflussung (LZB), die bei 200 km/h verpflichtend vorgeschrieben war.



Ein großes Thema der siebziger Jahre war die Sicherheit des Schienenverkehrs in Deutschland. Aufgeschreckt durch mehrere vermeidbare Zugunglücke musste die Bundesbahn das Vertrauen ihrer Kunden zurückerobern. Die Ausrüstung der Strecken und Fahrzeuge mit induktiver Zusicherung („Indusi“) gehörte dazu. Vielen ging die Ausrüstung der Strecken mit Gleismagneten nicht schnell genug.

Fahren konnte die DB diese Geschwindigkeit nur sehr selten. Hatten zur Internationalen Verkehrsausstellung 1965 Demonstrationsfahrten zwischen Augsburg und München stattgefunden, erhielt die Bahn erst 1977 eine Sondergenehmigung für ihren Alltagsbetrieb auf der gleiche Strecke – ein Ausdruck von Sicherheitsbedenken, lagen doch keine entsprechenden Betriebserfahrungen vor. Diese Genehmigung kam zudem so kurzfristig, dass sie im Fahrplan nicht mehr berücksichtigt werden konnte.

Dem Thema der Betriebssicherheit standen aber auch wahre Glanzleistungen gegenüber: Während der Olympiade 1972 in München wurden der DB Höchstleistungen abverlangt, die sie bestens bewältigte. Am 28. Mai ging das speziell dafür aufgebaute S-Bahn-Netz mit Triebwagen der Baureihe 420 in Betrieb, die im Jahr zuvor erstmals in Dienst gestellt wurden. Weitere S-Bahn-Netze, darunter Rhein-Main (um Frankfurt), Rhein-Ruhr (Ruhrgebiet; 1975 mit S-Bahn Düsseldorf verknüpft) und Stuttgart folgen.

Eine besondere Rolle im Vorfeld der olympischen Spiele spielte eine Dampflok. Aus den ankommenden Zügen gut sichtbar abgestellt war in München nämlich 03 131, die die Eisenbahner kurzerhand mit weiß aufgetragenem Willkommensgruß und den olympischen Ringen am Tender verzierten. Märklin hat

ihr vor drei Jahren ein Denkmal im Maßstab 1:220 gesetzt. Beim Vorbild hielt der Schmuck nicht mal bis zum Beginn der Spiele.

Da die Dampflok aus dem Werbeauftritt der Bahn längst verdrängt worden war, repräsentierte sie doch die Vergangenheit, empfanden die Entscheidungsträger den Gruß als Provokation. Schnell musste er „auf Weisung von oben“ wieder entfernt werden. Die BD München, die nun auch im Fokus der Welt stand, war zusammen mit Karlsruhe und Hamburg gerade erst dampffrei gemeldet worden.



Der Triebzug der Baureihe 420 (rechts), der Allachsantrieb besitzt, hatte seine Feuertaufe während der Olympischen Spiele in München. Auf einer Fahrzeugausstellung ist er 1979 in Hagen im Farbkonzept für die S-Bahn Rhein-Ruhr zu sehen. Mit der Baureihe 260 (links) wagte die Bundesbahn 1978 in Dortmund erstmals den Versuch einer Fernsteuerung von Loks. Foto: H.-D. Späing

Dies zeigt aber deutlich, welche Wertschätzung die historische Traktion unter den Bahnfreunden genoss. Wo auch immer Strecken dampffrei wurden oder werden sollten, pilgerten Scharen von Menschen hin, um in den letzten Zügen mitzufahren oder Fotos zum Andenken aufzunehmen. Der Rückzug der Dampflok ging wegen des allgemeinen Verkehrsrückgangs nun auch wieder schneller voran. 1974 wurde auch die BD Frankfurt (Main) dampffrei.

Für Aufsehen sorgte schließlich das Jahr 1976: Der DB-Vorstand und das Bundesverkehrsministerium stellen der Öffentlichkeit das „betriebswirtschaftlich optimale Netz“ vor. Dieses sah nur noch 14.000 km Streckennetz vor – knapp die Hälfte dessen, was die DB zur gleichen Zeit betrieb. Ein noch radikalerer Plan sah gar nur noch 6.000 km Netz vor! Das war ein krasser Widerspruch zu vorherigen Verlautbarungen

der Politik, wonach Stilllegungen „kein Allheilmittel zur Gesundung des Staatsunternehmens“ seien und glücklicherweise politisch nicht durchsetzbar.

1977 verabschiedet das Bundeskabinett schließlich einen „Leistungsauftrag zur Konsolidierung der DB“. Er legte dem Unternehmen auf, bis 1985 die Verlustzone zu verlassen.

Heftig gestrebt wurde nach technischer Modernisierung. So experimentierte die DB auch in den Siebziger Jahren mit Gasturbinenfahrzeugen, die aber 1978 nach Bränden endgültig aus dem Verkehr gezogen wurden. Zuvor gab es allerdings auch Rekordfahrten zu vermelden. Gleiches galt für die neuen Loks der Baureihe 103, die mit 252,9 km/h schon im Jahr 1973 einen deutschen Rekord markierten.

1971 kam es zur Erprobung der ersten Lok mit Drehstromantrieb. Bei dieser als Baureihe 202 ins Nummernschema einsortierten Lok handelte es sich um eine dieselhydraulische Maschine, die nicht Eigentum der Bundesbahn war. Als fortschrittlich galt auch die Einspeisung von Kernenergie ins Bahnnetz (1977), markierte es doch einen enormen Kontrapunkt zur Einstellung des Dampfbetriebs in Ruhrgebiet und Emsland im gleichen Jahr. 1978 wagte die Bundesbahn in Dortmund den Betriebsversuch mit einer funkferngesteuerten Rangierlok – zuvor unvorstellbar.

Aber welche Fortschritte nahmen die Fahrgäste selbst im Alltag wahr? Im unmittelbaren Bereich der Fahrgäste entfielen die letzten Bahnsteigsperrern – ein Relikt aus den Anfängen der Eisenbahn. Auch der Fahrkartendruck erlebte eine Revolution. Erfolgte der Druck seit Ende des 19. Jahrhunderts durch weiterentwickelte Druckmaschinen stets auf Vorrat, hielten ab 1978 „moderne Fahrkartenverkaufsanlagen“ (MOFA) Einzug, die die Kartenausstellung deutlich beschleunigten sollten. „DB – immer modern“ kommunizierte die Bundesbahn in ihrer Werbung, denn so sah sie sich selbst.

Besonderen Ausdruck erhielt dieses Selbstbild auch in neuen Zuggattungen und dem allgemeinen Erscheinungsbild der Züge. Je mehr sich die DB von der Dampflok abwandte, umso mehr lag ihr daran,

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

auch ihre klassischen und seit Beginn der Eisenbahn fast unveränderten Farben abzulegen und gegen solche zu tauschen, die dem Zeitgeschmack entsprachen.

Den Anfang machte schon mit dem Wechsel des Jahrzehnts ein neues Farbkonzept, das unverkennbar von der Pop-Ära geprägt war. An verschiedenen Wagentypen testete sie ein Farbschema mit Zweifarblackierung. Unterhalb des Fensterbands waren alle diese Wagen einheitlich RAL 7032 kieselgrau lackiert, während darüber jedem Wagentyp feste Farben zugeordnet wurden: RAL 2002 blutorange für die 1. Klasse, RAL 5013 kobaltblau für die 2. Klasse, RAL 3004 purpurrot für Speisewagen, RAL 6020 chromoxidgrün für Gepäckwagen und RAL 4002 rotviolett bzw. RAL 4005 blaulila für Liegewagen.



Oben:

Ein schöner Ort zum Verweilen an der Emslandstrecke war eine Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal zwischen Oldersum und Petkum. Am Abend des 20. Mai 1975 brummt eine Oldenburger 216 mit DC 912 Ostfriesland, einem stilreinen Popfarbenzug, vorbei. Foto: Rolf Schulze (<http://www.traktionswandel.de>)

Unten:

DC 912 „Ostfriesland“ im Modell: Eine Lok der Baureihe 216 (Märklin 8875), drei 2.-Klasse-Wagen (8721) und ein 1.-Klasse-Wagen (8720) aus dem Programm der ersten Miniclub-Jahre. Die Lok wurde mit Betriebsspuren und Fenstereinsätzen versehen.

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Die olympischen Spiele in München warfen ihre Schatten voraus, wofür man gerüstet sein wollte und ein zeitgemäßes Bild abgeben wollte. Letztlich blieb das Popfarbenschema aber ein Experiment. Man wich teilweise von der festen Farbzusammenordnung zu Wagentypen ab und orientierte sich in Richtung Produktfarben. Nun gab es auch grüne Zweite-Klasse-Wagen oder blaue Halbgepäckwagen. Passende Loks gab es übrigens nie und auch reine Popfarbenzüge waren eher die Ausnahme.

Als die DB 1974 schließlich das bei vielen Modellbahnern unbeliebte ozeanblau-beige Farbkonzept einführte, blieb vom Experiment nur die Aufteilung der Farbflächen und letzten Endes die Platzierung von Zierlinien übrig. Dennoch war das Testschema noch längst nicht tot: 25 der 42 Triebzüge der Baureihe 614/914 bestellte man in blutorange-kieselgrau und eine dauerhafte Fortsetzung fand es in den S-Bahn-Zügen mit reinorange-kieselgrauer Standardlackierung.

Die neuen Fahrzeuge der Baureihe 420 hatte man probeweise in drei Farbschemen in Dienst gestellt, die für drei verschiedene Ballungszentren gedacht waren: kobaltblau-kieselgrau (S-Bahn München), reinorange-kieselgrau (S-Bahn Rhein-Ruhr) und weinrot-kieselgrau (S-Bahn Rhein-Main). Konsequenterweise wurde dies nie, weil schnell Triebzüge vom Ruhrgebiet nach München umstationiert wurden.

Zur neuen Zuggattung der siebziger Jahre wurde der Intercity (IC), der nun Komfort auf TEE-Niveau versprach, aber getaktet fuhr. Überschritt der TEE in den folgenden Jahren seinen Zenit, markierte das System „IC '71“ den Beginn einer Erfolgsgeschichte. Er verband ab sofort die wichtigsten Großstädte untereinander. Zum Umsteigen waren feste „IC-Knotenpunkte“ eingeplant.



Die Dieseltriebzüge der Baureihe 614/914 wurden anfangs noch im Popfarbenschema ausgeliefert, bevor auf das bei Eisenbahnfreunden unbeliebte ozeanblau-beige Konzept umgestellt wurde. Im Jahr 1993 ist diese Garnitur vom Bw Braunschweig 1 gemischt am Abzweig Leiferde unterwegs. Foto: Carsten Hölscher

Zunächst rein erstklassig und im Zwei-Stunden-Takt verkehrend, stellte man einigen Zügen ab 1976 auch Wagen der 2. Klasse bei. 1977 wurden auch an die DB die gemeinsam mit anderen Staatsbahnen für den internationalen Verkehr (auch TEE) entwickelten und bestellten EUROFIMA-Wagen mit erster Wagenklasse geliefert. Während andere Bahngesellschaften auf ein einheitliches Farbkonzept setzten, ließ die DB ihre Wagen nach dem TEE- und IC-Schema lackieren (Märklin-Modell 8740).



So warb die DB für ihr IC-Konzept '71 mit den ergänzenden DC, die ab 1973 eingeführt wurden. Quelle: Deutsche Bundesbahn

Ein Jahr später erhielt die Bundesbahn ihre ersten IC-Wagen für die 2. Klasse mit Großraum und Klimaanlage, kurz als Bpmz 291 bezeichnet. Märklin hat diesen verbreiteten Typ unter der Artikelnummer 8759 nachgebildet. Ab 1978 wurden jetzt alle IC zwischen Köln und Hamburg zweiklassig gefahren. Dies stellte einen Vorgriff auf das Jahr 1979 dar, in dem das Konzept „IC '79“ eingeführt wurde, welches auch eine Taktverdichtung beinhaltete. Die DB vermarktete und erklärte dies mit dem Spruch „Jede Stunde – jede Klasse“.

Dies geschah vor dem Hintergrund, dass sich reine Erste-Klasse-Züge für die Zielgruppe der Geschäftsreisenden betriebswirtschaftlich nicht rechneten, was sicher auch dem TEE letztendlich zum Verhängnis geworden ist. Selbst die DB AG moderner Tage musste dies mit ihrem „Metropolitan“ erst wieder neu erfahren und lernen.

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Damit etwa in der 2. Klasse reisende Familien den umworbenen Dienstreisenden nicht in die Quere kommen konnten, wurden die Züge des IC '79 nach dem Blockzugsystem gebildet. Dabei bilden die Wagen jeder der beiden Klasse eine zusammenhängende Gruppe („Block“), die durch den Speisewagen getrennt sind – ein Prinzip, das sich bis heute fortgesetzt hat.

Zunächst aber versuchte die Bundesbahn, das Intercity-System sinnvoll zu ergänzen und so zusätzliche Fahrgäste in ihre Züge zu bringen, um deren Auslastung zu steigern. 1973 wurde dazu das DC-System eingeführt, das Mittelzentren und Fläche über Zubringerzüge auf D-Zug-Niveau mit den IC-Haltebahnhöfen verband.

Häufig wurden die DC-Züge, die sich von anderen abheben sollten, aus Popfarbengarnituren gebildet. Besonders bekannt unter Eisenbahnfreunden wurden einzelne solcher Zugläufe auf der Emslandstrecke, weil sie zeitweilig mit Schnellzugdampflok der Baureihe 012 bespannt wurden, die so noch mal richtig zeigen konnten, was in ihnen steckt. Ins Selbstbild der Bundesbahn dürfte dies freilich nicht gepasst haben.



Flippig und knallig gestaltete die Bundesbahn ihre Werbung, mit der sie junge Leute für das Reisen mit der Bahn gewinnen wollte. Bildnachweis: DB Museum Nürnberg



DC 912 „Ostfriesland“ war am 21. April 1976 überraschend mit Dampf bespannt. 042 364 und Popfarbenwagen wurden auf der Emslandstrecke in Meppen abgelichtet. Das Foto erinnert an die Einsätze der Baureihe 012 im Sommer 1974. Foto: Jürgen Court

Leider ging die Rechnung des Staatsunternehmens nicht auf. Mangels Erfolgs der Zuggattung DC stellte sie diese dann zum Ende des Sommerfahrplans am 30. September 1978 ein. Der Weg, der dann nachhaltig zum Erfolg des Intercitys führte, wurde bereits skizziert.

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Den Wandel und das Streben nach Wirtschaftlichkeit offenbarten sich noch spürbarer im Wandel des Fuhrparks: Mit den letzten Dampfloks, allen verbliebenen Stangen-Elloks, einigen Dieseltriebwagen und sogar Nachkriegsbauarten wie der E10⁰ und der V80 wanderten viele Fahrzeuge aufs Abstellgleis. Deutlich war daran abzulesen, dass selbst bezogen auf die noch junge Geschichte der Bundesbahn eine weitere Ära angebrochen war, die von Modelleisenbahnern heute als Epoche 4 bezeichnet wird.



Abschied nehmen von der Schiene mussten in den siebziger Jahren neben den letzten Stangen-Elloks auch schon die ersten Nachkriegsbauarten. Darunter befand sich auch der Urahn aller dieselhydraulischen Loks der Bundesbahn, die spätere Baureihe 280. V80 002 des DB Museums Nürnberg wurde leider im Oktober 2005 bei einem Brand unwiederbringlich zerstört.

In den Siebzigern endete die Serienfertigung der Baureihen 140 und 150 (Märklin-Neuheit 2007), die zu den ersten Neubauloks der DB gehörten. Als Weiterentwicklung dieser Konstruktionen ging die neue Vorzeigelok des Güterverkehrs, die Baureihe 151 in Dienst. Sie markiert gleichzeitig den Endpunkt der Entwicklung sechsachsiger Loks. Noch immer war der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle der Staatsbahn, doch war der stetige Niedergang gegenüber dem LKW nicht mehr aufzuhalten.

Eine Weiterentwicklung war auch die neue Baureihe 111, die ab 1974 geliefert wurde. Bei ihr handelte es sich um eine Schnellzuglok, die aus der bewährten 110 weiterentwickelt worden war und damit quasi deren

entwicklungstechnischen Abschluss repräsentiert. Leider wurden viele der Loks völlig aufgabenfremd im S-Bahn-Verkehr Rhein-Ruhr eingesetzt, deren häufiges Anfahren und Bremsen sie viel zu stark strapazierte und verschliss.

Mit altbewährter Technik kam die Baureihe 103 aus. Obwohl sie die Paradelok der Siebziger überhaupt wurde, verzichtete man auf die Errungenschaften der modernen Leistungselektronik, die seit dem vorausgegangen Jahrzehnt deutliche Fortschritte gemacht hatte. Trotzdem setzte sie mit ihrer Dauer- und Kurzzeitleistung eine für Einrahmenloks bis heute gültige Rekordmarke.



Zwei Wegmarken der Siebziger Jahre: 1974 erschienen die ersten Loks der Baureihe 111, mit der die Entwicklung der bewährten E10 ihr Ende fand. Im gleichen Jahrzehnt ausgeliefert wurden die Serienloks der Reihe 218. Die Auslieferung der letzten Maschine mit der Betriebsnummer 499 markiert bis heute einen Endpunkt in der Entwicklung und Beschaffung von Dieselloks bei der DB.

geben, die zur Olympiade 1972 auf dem neuen Münchener S-Bahnnetz zum Einsatz kommen sollten. Die Steigungen im Tunnel erforderten, dass alle Achsen der Einheit angetrieben sein sollten. Leichtbau war für eine hohe Beschleunigung ebenfalls Pflicht.

Ergebnis war die bereits erwähnte Baureihe 420/421. Erstmals in Deutschland kam in ihnen die Thyristorsteuerung zum Einsatz, die gegenüber mechanischen Schaltwerken das typische Ruckeln beim Wechsel der Fahrstufen vermissen ließ. Basierend auf dessen Technik plante die Bundesbahn wenig später, die moderne Zeit auch im prestigeträchtigen Fernverkehr einzusetzen. „Zug der Zukunft“ sollte die neue Baureihe 403/404 werden.

Auch bei ihm wurde jede Fahrzeugachse angetrieben, wobei die Leistung der Fahrmotoren gegenüber dem 420/421 gesteigert wurde. Die Züge sollten mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung versehen werden können und erhielten eine zum dafür erforderlichen Lichtraumprofil passende moderne Optik. Besonders die Stirnseiten waren sehr charakteristisch, weil sie flach nach vorne gezogen wurden. Im späteren Lack für den Lufthansa-Airport-Express brachte ihnen die Fahrzeugschnauze deshalb den Spitznamen „Donald Duck“ ein.



Höhepunkt und Abschluss des Jahrzehnts markiert entwicklungs-technisch die Baureihe 120, hier die Serienlok 120 126-8 im orientrotten Lack ihrer Auslieferung. Mit dieser Lok gelang es dank der modernen Leistungselektronik erstmals, mit vorhandener Infrastruktur die Drehstromtechnik im Bahnalltag zu nutzen. Ursprünglich sollte sie später die Universallok der Bundesbahn werden.

Eingesetzt wurden die Züge drei- oder vierteilig, konzeptionell hätten sie aber wegen der Fahrmotoren und kompletten elektrischen Anlage in jedem einzelnen Wagen noch erweitert werden können. Der Strom wurde über Hochspannungsleitungen auf den Dächern von den Stromabnehmern der Endwagen verteilt. Dass ihnen kein großer Erfolg beschieden war und wegweisende Ideen erst bei den ICE der dritten Generation wieder aufgegriffen wurden, lag wohl daran, dass die Züge ausschließlich die 1. Klasse führten.

der Siebziger auf die Schienen: die Baureihe 120. Die Thyristortechnik hatte möglich gemacht, ohne zusätzlichen Aufwand an der Infrastruktur des Schienennetzes die Drehstromtechnik endlich in Schienenfahrzeugen anwenden zu können.

So waren sie nicht sinnvoll zu betreiben und lokbespannte Intercity waren flexibler zu bilden. 1979 schieden sie deshalb aus dem IC-Verkehr aus. Gleichzeitig gelangte die wegweisendste Neukonstruktion

Schon 1903 hatte es erste Versuche und Rekordschnellfahrten auf einer Militärstrecke bei Berlin gegeben, doch waren damals noch drei Oberleitungen erforderlich. Endlich konnte man mit der jetzt serientauglichen Drehstromtechnik in zukünftigen Fahrzeugen annähernd verschleißfreie Asynchronmotoren einsetzen.

Zum Abschluss kam im gleichen Jahr die Beschaffung der Baureihe 218. Mit der 218 499 endete aber nicht nur die Indienststellung der erfolgreichsten Diesellokfamilie bei der DB sondern die Beschaffung dieselbetriebener Lokomotiven überhaupt. Bis heute ist noch kein Nachfolger in Sicht. Bei allem Modernisierungsbestreben endete das Jahrzehnt mit kalten Aussichten.

Auch wenn dies eigentlich auf die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesbahn bezogen ist, gilt das auch fürs Wetter: Der Winter 1978/79 bescherte Deutschland und damit auch der Bundesbahn eine Schneekatastrophe ohne Gleichen. Besonders in Schleswig-Holstein kam in riesigen Schneemassen der Zugverkehr tagelang zum Erliegen. Haushalte waren von der Versorgung abgeschnitten, Reisende blieben in und mit ihren Zügen stecken. Eine arktische Kälte beendete das Jahrzehnt der Gegensätze und Extreme.

Webadressen:

<http://www.bundesbahnzeit.de>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** → **Literatur** **Impressionen**

Nachfolgetitel bewertet
Lok-Legende 103

In der Juni-Ausgabe wurde ein Umbau des Märklin-Modells 8854 zu einer Schnellzuglokomotive im Zustand der achtziger Jahre vorgestellt. Passend dazu war ein Band aus dem GeraMond-Verlag Thema der Rezension an dieser Stelle. Schließlich lieferte dieses Buch viele Inspirationen für die Superung im Modell. Da dieses Buch nicht mehr erhältlich ist, bat der Verlag, dessen Nachfolgebild vorzustellen. Trainini nahm ihn daher genauer unter die Lupe.

Michael Dostal
Lok-Legende 103
Die erste Schnellfahrlokomotive der Deutschen Bundesbahn:
Geschichte, Zahlen, Daten

GeraMond Verlag, München 2005
Taschenbuch mit Fadenheftung
Format 12 x 18,5 cm
144 Seiten mit 140 überwiegend farbigen Abbildungen

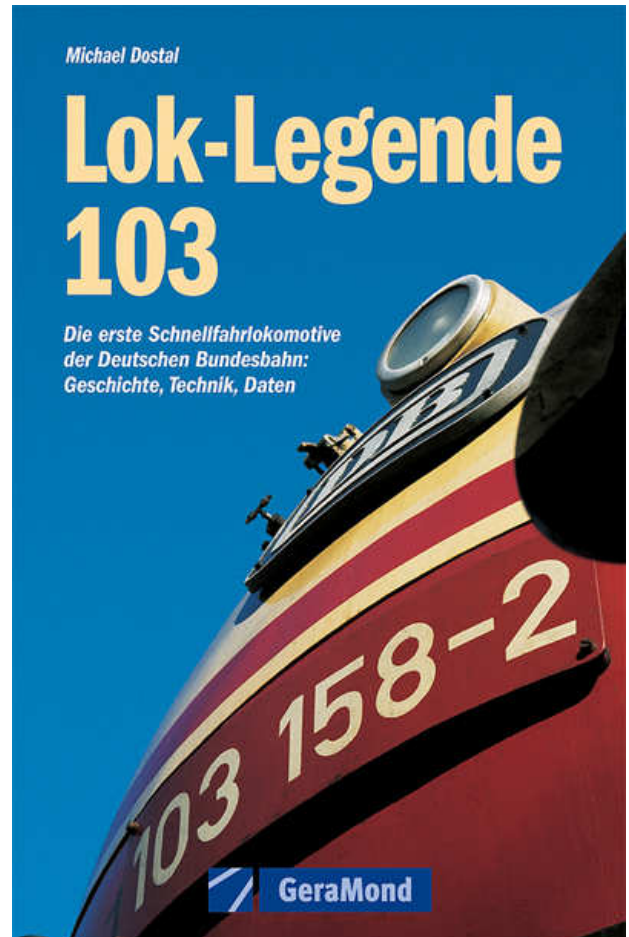
ISBN 978-3-7654-7111-7
EUR 7,95

Erhältlich ab Verlag oder über den Buchhandel

In seinem Presstext stellt der Verlag das Buch wie folgt vor:

„Die E 03 (jetzt Baureihe 103) war ab 1970 der Imageträger der Deutschen Bundesbahn. Mit über 200 Stundenkilometern Höchstgeschwindigkeit wurde die elegante Elektrolok zum Star auf deutschen Schienen. Heute sind nur noch wenige Lokomotiven der Baureihe 103 übrig und wo immer sie – vorwiegend im Rahmen von Sondereinsätzen – auftauchen, sind die Fans mit Fotoapparat oder Videokamera meist nicht weit.

Was fasziniert Eisenbahnfreunde so an der Legende 103? Michael Dostal zeigt in seinem Buch "Lok-



Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Legende 103 – Die erste Schnellfahrlokomotive der Deutschen Bundesbahn", erschienen im Geramond Verlag, die spannende Entwicklung auf: Von den ersten vier Vorauslokomotiven, die 1965 eingesetzt wurden, über die Rekordfahrten bis zum Alltagsdienst.

Er beschreibt, wie zwei große Ereignisse den Einsatz der Maschinen Anfang der 1990er Jahre beeinflussten – zum einen die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten mit der Elektrifizierung der Strecken Richtung Berlin und Leipzig. Und zum anderen der Start der ICE Züge 1991, mit denen die Baureihe 103 abgelöst wurde.

Neben der Geschichte und den Daten veranschaulicht der Autor vor allem die Technik der heute nur noch selten eingesetzten E 03. Er zeigt die Lok in Ausnahmesituationen und im Regeldienst. Fazit: Anschauliche Texte und herausragende Aufnahmen präsentieren den Schienenstar der Bundesbahn. Erläuternde Grafiken und Infokästen tragen dazu bei, dass beim ambitionierten Eisenbahnfan keine Fragen offen bleiben.“

So weit das Selbstbild, aber wie ist der Band aus Lesersicht zu werten? Da das Buch inhaltlich auf seinem Vorgängerband aufbaut, sind größere Überraschungen nicht zu erwarten. Auch Abbildungen wurden nur vereinzelt ausgetauscht.

Angenehm im Vergleich erschien, dass in farbigen Kästchen ausgewählte Begriffe eingehender erläutert und erklärt werden. Dazu gehören technische Begriffe rund um die Ausstattung der 103 wie auch Zuggattungen, die mit der Lok durchgeführten Versuche oder Wagenmaterial, das bestellt wurde, um dieser Lok gefahren zu werden.

Erfreulich ist, dass der neue Band im Vergleich zu anderen Verlagen konkurrenzlos günstig ist, aber keinesfalls weniger Niveau bietet. Für den vorbildorientierten Modellbahner ist alles zu finden, was für den vorbildorientierten Betrieb auf der Modellbahn oder auch den Nachbau erforderlich ist. Auf ausführliche Stationierungs- und Einsatzpläne hat der Autor auch dieses Mal bewusst verzichtet. So bleibt die Lektüre auch äußerst kurzweilig und ehe man sich versieht, hat man dieses Buch schon durchgelesen.

Störend fallen nur ganz wenige Dinge auf. So sind die Fotos dieses Mal etwas klein geraten, was dem Format geschuldet ist, denn seitenübergreifende Abbildungen sind aufgrund der Fadenheftung nicht enthalten. Teilweise wettgemacht wird dies durch Bildausschnitte, die das Gesamtmotiv auf das wirklich Wesentliche reduzieren und eine durchgehend gute Abbildungsqualität.

Im Kapitel zum TEE-Einsatz holt Michael Dostal etwas sehr weit aus und schreibt zunächst über die TEE „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ mit E10¹²-Bespannung wie auch über den VT 11⁵, bevor er sich des Themas seines Werkes entsinnt und die 103 in den Mittelpunkt seiner Ausführungen stellt. Für das Verständnis, wie es zum Erfordernis dieser Lok und dann auch zu deren Entwicklung kam, ist das sicher wichtig. Doch wäre es vielleicht auch etwas kürzer gegangen.

Generell lässt sich festhalten, dass die Kapiteleinteilung einer der schwierigsten Aufgaben bei der Erstellung dieses Titels gewesen sein dürfte. Zu eng stehen etwa die Erprobung der Vorserienmaschinen und die Umsetzung der Erkenntnisse im Serienbau im Zusammenhang. Das Gleiche gilt für die Beheimatungen der Maschine und deren Einsätzen vor unterschiedlichen Zuggattungen und –läufen.

Alles in allem ist das Buch wie sein Vorgänger auf jeden Fall gelungen und sein Geld allemal wert. Besonders schön hob sich der letzte Beitrag ab, der eine Mitfahrt und den Dienst auf der 103 212 schildert. Da diese formschöne Maschine auch schon Vergangenheit ist, halten solche Abschnitte die Erinnerung wach an eine Lok, die uns eigentlich immer gefiel, aber von Eisenbahnfreunden lange Zeit als eine derjenigen betrachtet wurde, die die geliebte Dampflok endgültig verdrängten.

Webadresse:
<http://www.geramond-verlag.de>

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini erreichen. Schreiben Sie bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini rechtzeitig informieren.

Folgende Fragen und Anregungen erreichten **Trainini**:

Ich finde, das Trainini ist ein würdiger „Nachfolger“ von 220dasjournal geworden, obwohl Sie das ja nicht vor hatten, oder? Ich finde es ganz toll, dass Sie sich diese Mühe machen und das Magazin o-bendrein gratis zum Download bereitstellen. In der heutigen Zeit sind derlei ehrenamtliche Tätigkeiten rar geworden. Machen Sie bitte weiter so :-)

Bei dieser Gelegenheit würde ich noch 2 Wünsche anbringen:

1) Wenn es irgendwie geht, berichten Sie möglichst viel über Basteltipps. Es animiert ungemein, wenn man sieht, was alles in Z möglich ist. Manchmal braucht man nur einen kleinen Tipp und schon kommen die Ideen. Ich hoffe, Sie haben da genug Futter von anderen Modellbau-freunden.

2) Wie sieht es mit den Spurweiten kleiner als 1:220 aus? Da gibt es noch z.B. 1:700 von Haberl + Partner und 1:900 von Tiny Trains? Hätten diese Themen Platz bei Ihnen?

Ich bin durch Zufall auf Ihr Internetmagazin Trainini gestoßen und so begeistert, dass ich bereits im Archiv sämtliche Ausgaben heruntergeladen habe. Nun fehlt mir leider noch die Mai-Ausgabe von 2007. Wie kann ich die laden?



Dirk Foerster, Lörrach

Anwort der Redaktion:

Herzlichen Dank für das große Lob! Ausgaben, die von den **Trainini**-Seiten genommen werden, sind stets im Archiv bei den Z-Friends Europe zu finden. Leider erreichten uns zu dieser Ausgabe viele Leserbriefe, die nach der Ausgabe Mai 2007 fragten. Die Verspätung bei der Archivierung führen wir auf die Urlaubszeit zurück und bitten um etwas Geduld – auch dort gestalten Zetties in ihrer Freizeit das Angebot!

Ihre Anregungen zu Basteltipps nehmen wir gern und dankend auf, denn sie sind ein wesentlicher Bestandteil eines Praxismagazins. Zu den Themen passende Vorschläge sollen wie in der Vergangenheit eine zentrale Rolle in **Trainini** einnehmen. Dämpfen müssen wir leider die Hoffnungen auf eine Berichterstattung zu den Maßstäben 1:700 und 1:900. **Trainini** hat sich explizit der Spurweite Z verschrieben und so können wir mit Blick auf die Leser allenfalls am Rande über dieses Angebot berichten. Denkbar wären vielleicht ein Berichte, sofern Spur-Z-Freunde diesen Maßstab als Garten- oder Parkeisenbahn in ihre Modellbahn einbauen.

Im Zusammenhang mit dem Preisausschreiben kam folgender Leserbrief:

Ich möchte mich an dieser Stelle für Ihr außerordentliches Engagement für unsere Spur Z bedanken. In unserer Zeit ist es wahrlich nicht selbstverständlich, dass sich jemand nichtkommerziell in dieser Form engagiert. Ich freue mich auf jede neue Ausgabe von Trainini.

Michael Wiesenhütter, Kassel

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini Preisausschreiben 2007 – schon teilgenommen?

Zugegeben, um eines der drei Bücher zu gewinnen, müssen Sie schon etwas mehr tun als bei vielen anderen Preisausschreiben, in denen die Lösung gleich mitgeliefert wird.

Trotzdem ist es gar nicht so schwer, wie die bereits vorliegenden Antworten zeigen. Für alle, die wenig Vorbildwissen besitzen, aber immer gerne hinzulernen, finden sich in fast allen Ausgaben seit Ende 2006 und im **Trainini Fotokalender 2007** versteckte Hilfen zu den noch fehlenden Antworten.

Wie einzelne Teilnehmer berichten, haben sie manche Antwort auch im Umkehrschluss aus dem bereits erkannten Lösungswort ermittelt und so hinzugelernt. Versuchen Sie es doch auch!

Die sechs Fragen finden Sie auf einer eigenen Seite (<http://www.trainini.de/Preisausschreiben.html>) oder in der Ausgabe aus Mai 2007. Dort steht auch die Adresse, an die Sie Ihre Postkarte schicken können. Zeit bleibt Ihnen übrigens auch noch etwas: Einsendeschluss ist am 30. September 2007.

Kleines Detail, große Wirkung:

Den elektrischen Lokomotiven aus dem Hause Märklin nach Vorbildern der schweizerischen Re 482 sowie den deutschen Baureihen 146.1, 152 und 185 fehlt ein kleines, aber wichtiges Detail, fand Jens Wimmel. So rüstete er seine Modelle mit Nachbildungen der außen liegenden Bremscheiben (Art.-Nr. ZZ04007) aus.

Hergestellt sind sie aus geätzten Edelstahl und können auch von anderen Interessenten als ZettZeit-Special erworben werden.

Wegen der großen Nachfrage hat der Rangiertraktor Tm II der SBB in rotbrauner Ursprungsfarbe eine Neuauflage mit geänderter Betriebsnummer erfahren. Noch sind einige Exemplare des beliebten und gelungenen Modells bei ZettZeit, Jens Wimmel zum Preis von 130,00 EUR unter der Art.-Nr. ZZ01007 erhältlich.

Mehr Informationen zu beiden Neuheiten gibt es unter <http://www.zettzeit.ch>.

Folgende Neuheiten und Ankündigungen gibt es bei MTL:

Neben Farbvarianten bekannter Modelle gibt es bei Micro-Trains Line neue Ladegüter wie Schrott, Holzstapel und Blechplatten für deren Güterwagen. Für Oktober angekündigt wurde eine Zugpackung mit dieselektrischer Lokomotive F7 und vier verschiedenen Wagen in Farbgebung des US Army Transportation Corps.



Oben: In rotbrauner Ursprungsfarbgebung wird der Tm II mit geänderter Betriebsnummer wieder aufgelegt (Art.-Nr. ZZ01007).

Unten: Der Zurüstsatz Art.-Nr. ZZ04007 mit der Abbildung einer damit ausgestatteten Lokomotive. Fotos: ZettZeit, Jens Wimmel

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Ein bekannter Schweizer berichtet aktuell im Ztrack Magazine:

Titelthema der (noch) aktuellen Mai/Juni-Ausgabe 2007 des US-amerikanischen und daher auch englischsprachigen Magazins Ztrack ist das Brückendiorama von Jürg Rüedi aus der Schweiz. Inspiriert ist die von John Cubbin (http://ztrains.com) erschaffene Landschaft nach Motiven aus dem Südwesten der USA.



Das von John Cubbin erschaffene Brückendiorama gehört Jürg Rüedi aus der Schweiz. Vorgestellt wird es in der aktuellen Ausgabe des Ztrack Magazine, das in englischer Sprache erscheint. Foto: Jürg Rüedi

Jürg Rüedi war im Forum der Z-Friends Europe einer der Pioniere für Modellbahnen nach amerikanischem Vorbild.

In seinem Beitrag erklärt er seine Passion und kündigt bereits das nächste US-Diorama an, dieses Mal mit verschneiter Winterlandschaft. Zu sehen sein wird es dann auch auf seinen Internetseiten unter <http://www.rosetown.ch>, die sein nach dem Namen seiner Ehefrau benanntes Stadtprojekt für Spurweite Z begleiten.

Alle Spur-Z-Freunde aufgepasst:

Schon mal fest im Kalender vormerken sollten sich alle Freunde der Spurweite Z das Wochenende 5. und 6. April 2008 (Aufbau 4. April 2008). Zum zweiten Mal findet dann im westfälischen Geseke ein internationales Spur-Z-Wochenende, ausgerichtet von den Z-Friends Europe, statt.

Der Veranstaltungsort ist leicht und schnell von der Autobahn A44 Dortmund – Kassel und dem Flughafen Paderborn-Lippstadt zu erreichen.

Das erste Treffen dieser Art im Jahr 2006 wurde auf Anhieb die größte, privat organisierte Spur-Z-Veranstaltung aller Zeiten. Schon kurz danach verlangte die Mehrheit der Teilnehmer nach einer Wiederholung, der jetzt Rechnung getragen wird.

Für Besucher wird der Eintritt wieder kostenlos sein. Gewerbliche Anbieter für Modellbahnen und Zubehör sollen einen moderaten Beitrag zur Finanzierung der Veranstaltungskosten leisten. Die Anmeldeunterlagen sollen voraussichtlich im Oktober verschickt werden.

2^{es} Internationales
**Spur-Z
Weekend**
in
Geseke
5-6 April 2008
(Aufbau 4 April)

Workshops
Ausstellung
Börse

Samstag: 12.00 – 18.00 Uhr
Sonntag: 10.00 – 17.00 Uhr

Aula Schulzentrum Süd
Schneidweg 2
59590 Geseke

Eintritt Frei!

Info: <http://www.z-friends-europe.de> u e-mail: zmeeting2008@z-friends-europe.de

Z Friends Europe

5 Minuten vom Flughafen Paderborn
3 Minuten ab Autobahn A44 Ausfahrt Geseke

Trainini – Ausgabe 25

Praxismagazin für Spurweite Z

Fortschritte macht die Entwicklung neuer US-Personenwagen:

Marsilius Trains (Krefeld; <http://www.marsilius-trains.de>) hat schon vor längerer Zeit neu entwickelte Personenwagen nach US-Vorbild für die Spurweite Z angekündigt. Da auf dem Markt bisher vor allem historische Modelle aus der Pionierzeit der Eisenbahn bis etwa zu den fünfziger Jahren angeboten wurden, erfolgt mit moderneren Modellen nun ein lang erwarteter Lückenschluss.

Marsilius veröffentlichte in seinen Programmblättchen bereits erste Fotos der Urmodelle.

Ärgerlich sind Qualitätsmängel bei Märklins Neuheitenauslieferungen:

Ein weiteres, aktuelles Thema bei ZettZeit ist eine Reihe größerer und kleinerer Mängeln, mit denen der neue „TEE Saphir“ (Art.-Nr. 88733) von Märklin ausgeliefert wurde. Unter der Rubrik „Modelle“ beschreibt Jens Wimmel, in welchem Zustand er sein Modell erhalten hat. Leider berichteten viele andere Z-Bahner gleiche Erfahrungen, so dass nicht von einem Einzelfall ausgegangen werden kann.

Obwohl der Hersteller diesen Zug als „Highlight“ bezeichnet und auch der Preis diesen Anspruch vermuten lässt, wurden die jetzt ausgelieferten Modelle diesem Anspruch nicht gerecht.

Auf Unverständnis stößt auch, dass viele Modelle sprichwörtlich in Öl gebadet wurden, während die Betriebsanleitung auf dessen sparsamen Einsatz hinweist und vor Motor- und Ankerschäden warnt. Sind diese Vorgaben im Herstellerwerk unbekannt?



So nicht, Märklin! Mit höchster Kunst im Druck – in der Detailvergrößerung die feine Schattenschrift – aber voller technischer Pannen kommen in diesen Tagen viele „TEE Saphir“ (Art.-Nr. 88733) in den Handel, laut Neuheitenprospekt ein „Highlight“. Kunden schütteln darüber nur den Kopf. Foto: ZettZeit, Jens Wimmel

All dies wirft nun die Frage auf, ob nach der Motorenoffensive für Spur H0 nicht auch eine zu Gunsten der Qualität für unsere Spurweite Z geboten scheint.

Das Einverständnis seitens des Herstellers vorausgesetzt, möchte Jens Wimmel zum Fortgang des Thema auf seinen Seiten gern weiter aktuell informieren. Schließlich sorgt dieses Thema auch in vielen Foren derzeit für heiße Diskussionen und Aufregung. Reinschauen lohnt sich also!

Besonders lohnenswert ist derzeit ein Besuch im DB Museum:

Seit dem 18. Juli 2007 präsentiert das DB Museum in Nürnberg eine Sonderausstellung zum 50. Geburtstag des Trans-Europ-Express in der Fahrzeughalle 2 (bekannt als „neue Fahrzeughalle“). Auf dem Freigelände werden ein Fahrzeug der Baureihe 601 (Triebkopf VT 11 5008) und der einzige, erhaltene Gasturbinentriebkopf der daraus entstandenen Baureihe 602 (602 003-6) gezeigt. Historische Fotos und Plakate aus dem Archiv des DB Museums runden die Ausstellung ab und lassen die fünfziger Jahre wiederauferstehen.

Zu guter letzt:

„Frauen an die Modellbahn!“ lautet in Kurzform das ehrgeizige Ziel des BDEF (Bundes deutscher Eisenbahnfreunde). Da unser Hobby leider immer noch überwiegend eine Männerdomäne ist, war ich letztens während einer Fahrt im ICE umso beeindruckter.

Da fragte mich meine Tischnachbarin angesichts eines Modellbahnmagazins in meinen Händen: „Ach, haben Sie auch eine Märklin?“ Ich wertete den Markennamen als immer noch gängiges Synonym für Modellbahnen und antwortete, dass ich kein Anhänger der weit verbreiteten Spurweiten sei, die sie wohl im Sinn habe.



Birgit Foken-Brock (Kreativ-Weltrekordteam) hat, wie hier auf der Intermodellbau 2007, schon häufig bewiesen, wie Frauen unser Hobby bereichern. So besucht sie regelmäßig Modellbahnstammtische.

„Dann fahren Sie Spur Z? Ich hatte auch mal eine Miniclub-Anlage.“ So entwickelte sich überraschend ein interessantes Gespräch und ich war einmal mehr davon beeindruckt, dass Frauen ein solches Hobby ganz anders anpacken als Männer. Und wenn ich ehrlich bin: Das finde ich sehr gut!

Dank der Kreativität und Beobachtungsgabe, mit der sie an die Gestaltung von Modellbahnanlagen gehen, haben sie vielen Männern einiges voraus. Gut erinnere ich mich auch an einen dazu passenden Leserbrief vor einigen Monaten.

Was lehrt uns das? Machen Sie ein Familienhobby daraus und binden sie diese Fähigkeiten kreativ ein!

Impressum

Diese Veröffentlichung ist rein privater Natur. **Trainini** strebt keinerlei Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels und nicht unbedingt die des Herausgebers wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser aber mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, ebenfalls vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing
Bernd Knauf

Herausgeber, Chefredakteur und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder E-Mail presse@trainini.de.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von 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, Jahresvideo 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 die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehme ich keine Haftung.

Trainini erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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