

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Der Jumbo im Maßstab 1:220

Die 44 - unentbehrlich bis zum Ende
Tag der offenen Tür bei Märklin

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

drei Monate ist es nun schon her, aber der Eindruck war bleibend: Märklin lud Anfang Dezember 2009 zu einem Tag der offenen Tür ein. So etwas hatte es seit rund fünfzig Jahren nicht mehr gegeben. Großes Interesse war deshalb seitens der Modellbahnfreunde zu erwarten.



Holger Späing
Chefredakteur

Allerdings wurde recht kurzfristig eingeladen und so werden viele Interessenten den Weg nach Göppingen trotz Interesse nicht gefunden haben. Aber auch so war es enorm voll, denn immerhin 10.000 Menschen wollten sich diese vielleicht einmalige Gelegenheit nicht entgehen lassen.

Und so war Geduld angesagt, wollte man alles sehen und verstehen. Für alle diejenigen, die nicht persönlich dabei sein konnten, liefern wir heute einen Bericht nach. Ich bin mir sicher, auch ein Vierteljahr später wird er für alle Leserinnen und Leser noch sehr interessant sein.

Während ich diese Zeilen schreibe, bereite ich die Präsentation von **Trainini®** auf dem 3. Internationalen Spur-Z-Wochenende in Altenbeken vor: Die Wunschmodellumfrage geht dort zu Ende, wir haben Neues zu bieten und freuen uns auf den Dialog mit den Zetties.

Ich selbst bin gespannt, ob ich in der Stadt, die eine Baureihe 44 als Denkmal beherbergt und an einer ihrer früheren Stammstrecken liegt, Märklins neues Modell vor schweren Güterzügen erleben darf. Am liebsten sind mir natürlich Züge, bei denen eine Schwesterlok als Vorspann tätig wird.

Dank parallel angebotener Kohle- und Ölausführung ist das auch in der Spurweite Z grundsätzlich kein Problem. Wir selbst planen dort noch ein paar Fotofahrten mit Vorschlägen für vorbildgerechte Zugbildungen. Ihren Test haben die Modelle längst abgeschlossen: Lesen Sie in dieser Ausgabe, wie uns die Modelle gefallen haben. Welche Stärken haben wir festgestellt, was hat uns nicht gefallen?

Unsere Vorbildberichte sind nicht nur etwas für die Spur-Z-Freunde. Sie werden immer wieder gern auch von denjenigen gelesen, die mit unserer Spurweite nichts zu tun haben. Gelobt werden die umfangreichen Informationen, die kompakt präsentiert alle wichtigen Stationen einer Lokomotivbaureihe beleuchten.

So soll es auch heute wieder sein. Wir haben die über fünfzigjährige Betriebsgeschichte des Jumbos zusammengefasst und möchten Ihnen damit helfen, die Modelle sinnvoll und vorbildrichtig einzusetzen. Dieser Bericht liefert natürlich auch Ausblicke für künftige Varianten, mögliche Umbauten durch Kleinserienhersteller oder Sie selbst für den persönlichen Fahrzeugbestand.

Und damit sind wir wieder beim Kern unseres Hobbys: Was haben Sie eigentlich am 20. Februar 2010 gemacht? Es war der Internationale Tag der Spurweite Z, der bereits zum 2. Mal stattgefunden hat. Dauerhaft soll er einen festen Platz in unserem Bewusstsein einnehmen, damit er in der Folge Außenwirkung entfalten kann, um unser Hobby wirkungsvoll zu präsentieren.

Bleibt mir nur noch, Ihnen wieder viel Spaß bei der Lektüre zu wünschen!

Holger Späing

Baureihe 44 von Märklin

Ein Jumbo in Kohle und Öl

Die Baureihe 44 war ein wichtiges, in der Spurweite Z lange Zeit fehlendes Glied in der Kette der Einheitslokomotiven. Bis zum Ende der Dampfära konnten die Bahnverwaltungen nicht auf ihre Leistungen verzichten, bei der DB machte sie sprichwörtlich das Licht aus. Durch diesen Umstand sind sie bekannt geworden wie nur wenige andere Baureihen. Endlich haben die Zetties ein Modell bekommen und dürfen viele Varianten von Märklin erwarten. Wir haben die ersten beiden für Sie getestet.

Sehr lange haben die Freunde der Baugröße Z auf eine Nachbildung der Baureihe 44 warten müssen. Als meistgebaute Einheitslok und Stütze des schweren Güterzugdienstes bei DB und DR ist sie wichtig für unsere Spurweite und hat grundsätzlich das Zeug, ein beliebtes und gut verkauftes Modell zu werden.

Seit einigen Jahren lag diese Lok zumindest „in der Luft“, denn Märklins gewaltig misslungene Baureihe 042 ließ vermuten, dass der neue Öltender eigentlich für ein anderes Modell konzipiert worden war. In Frage kam hier nur der Jumbo, denn die DB hatte nicht viele ölgefeuerte Dampflokomotiven zu bieten, die auf diesen Tendertyp zurückgriffen.

2008 war es dann endlich so weit, angekündigt wurden unter der Artikelnummer 88971 eine kohlegefeuerte Ausführung der 44 494, die sogar Hoffnung auf einen neu konstruierten Tender 2'2' T34 machte, der auf dem guten Fahrwerk des Öltenders gleichen Typs basierte. Wenig später wurde als MHI-Neuheit dann auch die 44 100 mit Ölfeuerung (Art.-Nr. 88972) angekündigt.



Die Handmuster, die auch auf dieser Aufnahme zu sehen sind, steigerten die Vorfreude auf die neuen Modelle der Baureihe 44 und weckten die Hoffnung, dass auch die Kohleversion des Tenders 2'2' T34 neu konstruiert werden solle. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Die ersten Modelle erschienen im Dezember 2009, größere Stückzahlen gelangten aber erst im Februar 2010 zur Auslieferung. Wir haben beide Varianten für Sie Probe gefahren, unter die Lupe genommen und verglichen. Dabei sind uns Schokoladenseiten, aber auch weniger Gelungenes aufgefallen. Auf den ersten Blick scheint die 44 stimmig. Ihr Fahrwerk stammt von der Baureihe 50, welches im Vergleich keine nennenswerten Maßunterschiede aufweist.

Gut getroffen wirkt der bullige Kessel, der auch beim Vorbild den Charakter des Jumbos wesentlich bestimmt. Um die Lok nicht zu zart wirken zu lassen und den Unterschied zur kleineren 50 gleich auf

den ersten Blick wie beim Vorbild deutlich zu machen, wurde der Kesseldurchmesser minimal zu groß wiedergegeben. Dies ist hier zweifelsfrei kein Kompromiss, sondern als gelungener Schachzug zu werten.

Schaut man vorn vom Kessel herab, fällt dem Kenner das Fehlen des mittigen Innenzylinders auf.

Eigentlich sollte zwischen Pufferbohle und Kessel wie auch bei der Baureihe 85 das Kolbenschutzrohr zu sehen sein:

Märklins 44 ist also nur eine Zwilings- statt Drillingslok – eigentlich ein wichtiges Merkmal, dass sie von der Baureihe 43 unterschied.

Der Zylinderblock, auf den dieser Fehler zurückzuführen ist, stammt von Märklins Baureihe 50 (Art.-Nr. 8884).



Ein Neuer konnte offenbar aus Budgetgründen nicht konstruiert werden, so dass Märklin hier einen Kunstgriff wagte. Glücklicherweise ist dieser weit weniger auffällig als die vielen anderen Kompromisse, die uns schon zugemutet wurden.

Gut gelungen wirkt der Bereich des Kessels und der Rauchlammertür. Etwas nackt wirkt die vordere Pufferbohle mit den zu weit innen stehenden Laternen. Leider fehlt der BR 44 der mittig sitzende Innenzylinder.

Beheben lässt sich das Manko durch eigenen Umbau (z.B. Nachbilden des Kolbenstangenschutzrohrs aus Federstahldraht) oder mit dem bereits verfügbaren Umbau samt Superung durch Bahls Modelleisenbahnen.

Wie erwartet haben wir wegen des „geliehenen“ Zylinderblockteils feststellen müssen, dass die Laternen auf der Pufferbohle zu eng stehen. Auch das ist schon von der 50-er lange bekannt, wenn auch weitgehend akzeptiert, da hier die Optik mit der funktionsfähigen Stirnbeleuchtung konkurriert. Märklin hatte sich – wie gewohnt - für die Funktion entschieden.

Überrascht hat uns aber der gegenüber der Neuheit aus dem Jahr 1984 abweichende Detaillierungsgrad der Laternen. Schienen sie damals vorn deutlich feiner graviert, so zeigt der Jumbo nun auf der Rückseite mehr Details (Andeutung der Laternenbügel). Die Ursachen dafür sind uns nicht bekannt. In der Summe sind hier weder Fort- noch Rückschritt festzustellen, auch wenn wir uns bei Überarbeitungen oder Formenneubau sicher etwas mehr erhofft hätten.

Leider ließ sich der Zylinderblock der Baureihe 85 nicht verwenden, der bei ansonsten gleichen Kompromissen zumindest den dritten Zylinder geboten hätte. Bei diesem Teil ist aber der untere Umlauf breiter, weil eine Leiter vom oberen auf das Niveau der Pufferbohle herabführte. Diese Verbreiterung hinter der Pufferbohle besaß die BR 44 nicht – ein Kompromiss wäre auch hier erforderlich gewesen. Nachgebildet wurden übrigens DB-Vorbilder ohne vordere Schürze.

Erstmals trägt eine Märklin-Dampflok der Spurweite Z Anschriften zum letzten AW-Aufenthalt auf der linken Hälfte der Pufferbohle. Diese sind bei beiden Modellen vorhanden und unterscheiden sich im Datum: „Unt. Bwg“ verweist auf das ehemalige AW Braunschweig. 44 494 hat dort am 7.12.64 eine

Untersuchung erhalten, die 44 100 war am 19.5.65 dort. Wieder zu klein (und zu kurz) sind die Puffernachbildungen, ebenso fehlen leider die vorderen Schienenräumer.

Schauen wir als nächstes von oben auf die neuen Modelle: Der Kessel ist (rundherum) gut graviert. Alle Leitungen, die Sandfallrohre im oberen Bereich, die beiden Sicherheitsventile und die Dampfentnahmestutzen sind nachgebildet worden. Die Turbolichtmaschine links neben dem Schornstein sowie die Luft- und Speisepumpen fehlen nicht.



Die Gehäuseschraube sitzt, wie gewohnt, versteckt in einem der Sanddome. Feine Kesselgravuren zeichnen die neuen Modelle aus. Überzeugend wirkt auch der Aufdruck der rot-weißen Blitzwarnschilder. Die Pumpe auf dem Umlauf ist am Gehäuse angegossen.

strukteur den Sinn und Zweck des Bauteils nicht verstanden. Diesen Fehler kennen wir bereits von den Nachbildungen der Baureihe 85, die im Vorbild eng mit der 44 verwandt ist. Wurde dort eine „Anleihe“ genommen und der Fehler nicht bemerkt?

Gelungen wirken die Nachbildungen der zwei Sandkästen, des Speise- und des Dampfdoms. Sie haben die für die Baureihe 44 richtige Form und Größe. Damit ist ein wichtiges Merkmal der schweren Schlepptenderlok gut getroffen worden. Auf beiden Sanddomen ist jeweils rechts und links ein Blitzpfeil-Warnschild (roter Pfeil auf weißem Grund) aufgedruckt worden, dass vor dem Besteigen des Umlaufs unter Fahrdrat warnt.

Im vorderen Sanddom steckt die gewohnte Befestigungsschraube, die das Gehäuse auf dem Fahrwerk festhält. Diese Schlitzschraube ist mitlackiert worden, um nicht allzu auffällig zu wirken. Der Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr sitzt korrekt vor dem Schornstein auf der Rauchkammer und ist samt Nietenscheiben an den Außenseiten nachgebildet worden.

Der Blick auf die Längsseiten fördert recht unterschiedliche Eindrücke zu Tage. An den beiden Außenzylindern fehlen an deren Unterseiten die noch vom Modell 8884 bekannten Entwässerungshähne was im Betrieb nicht gleich auffällt. Es schwächt aber den Eindruck auf Makroaufnahmen und Detailfotos, denn das Fahrwerk gehört bekanntlich nicht zu den Stärken der Märklin-Miniclub-Dampflokomotiven.

Im Gegensatz zu früheren Modellen wurden die Pumpen nun aber als Gehäusebestandteil gegossen und nicht mehr einzeln angesetzt.

Das wirkte früher etwas feiner, ist aber nicht mehr zu ändern.

Eine wesentliche Benachteiligung der Optik ergibt sich daraus nicht.

Ein merkwürdiges Bild bietet sich aber, wenn der Blick der Dampfleitung nach vorn rechts zur Dampfpeife folgt

Dort ist nur ein kleiner Steg zu sehen, die Pfeife selbst ist nicht zu erkennen – so, als habe der verantwortliche Konstrukteur

Die kleinen Windleitbleche der Bauart Witte sind Standard-Stanzteile, wie sie an vielen Mini-Club-Modellen verwendet werden.

Form und Größe sind korrekt, die Halterungen am Kessel nicht.

Positiv ist uns aufgefallen, dass dafür der vordere Bereich der Kolbenstangenschutzrohre eine bessere Detaillierung aufweist als früher.

Es muss also irgendwann eine Überarbeitung gegeben haben, die nicht in jeder Hinsicht konsequent ausgefallen ist.

Wirklich störend fanden wir, dass die Dampfeinströmröhre nicht bis auf die Zylinder reichen. Stattdessen klafft über den Zylinderoberseiten eine Lücke von 1 – 2 mm.

Mit der heute möglichen

Präzision ist da weitaus mehr möglich und Märklin hat das schon 1984 mit der Baureihe 50 bewiesen. Dieses Manko war klar vermeidbar. So besteht auch hier Potenzial für die Kleinserie.

Ein Problem ist bei jedem neuen Modell der Steuerungsträger. Seine senkrechten Halter sind maßstäblich so dünn, dass die Gussteile keine Stabilität mehr bieten würden, weshalb Märklin sie stets überproportioniert. Gut hätte dem Modell aber gestanden, wenn diese senkrechten Linien im Gegensatz zum waagrecht verlaufenden Träger nicht rot mitbedruckt und so noch hervorgehoben worden wären.



Die Steuerung der Lok ist wie bei allen vorherigen Generationen der Mini-Club-Dampflokomotiven stark vereinfacht:

Nachgebildet wurden nur Gleitbahn und Schieberstange, die Treibstange mit Kolbenstange in einem Teil, die Kuppelstange und, auf dieser starr wiedergegeben, der Kreuzkopf.

Bild links:

Störend wirkt die große Lücke zwischen dem Dampfzylinder und dem darüberliegenden Dampfeinströmröhr. Am Zylinder selbst fehlen unten die Entwässerungshähne, dafür sind Vorder- und Rückseite besser gestaltet als bei früheren Modellen.

Vorbildmaße und Umrechnungen zur Baureihe 44

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer (mit 2'2' T 34)	22.620 mm	102,8 mm	104,8 mm
Länge (nur Lok)	13.817 mm	62,8mm	65,1 mm
Breite	3.100 mm	14,1 mm	15,3 mm
Höhe über SO	4.550 mm	20,7 mm	21,5 mm
Höhe Kesselmitte über SO	3.100 mm	14,1 mm	---
Laufreddurchmesser	850 mm	3,9 mm	4,2 mm
Treib-/Kuppelraddurchmesser	1.400 mm	6,4 mm	5,9 mm
Achsstand Lok	9.650 mm	43,9 mm	42,8 mm
Gesamtmasse (mit vollen Vorräten)	185 t	---	39 / 41 g*
Max. Achsdruck	20 t	---	---
Typenbezeichnung	G 56.20		
Bauart	1' E h3	---	1' E h2
Zylinderdurchmesser	550 / 600 mm**		
Kolbenhub	660 mm		
Kesseldruck	16 bar		
Vorräte (Tender 2'2' T34)	Kohle 10 t oder Öl 12 m ³ Wasser 34 m ³		
Leistung 44 Kohle	1.910 PSi (1.405 kW)		
44 Öl	2.100 PSi (1.545 kW)		
Zul. Höchstgeschwindigkeit	vorwärts 80 / 70 km/h** rückwärts 50 km/h		

* Erster Wert gilt für die Kohleversion (88971), der zweite für die Ölversion (88972).

** Der zweite Wert galt nur für die erste Serie von 44 001 – 010.

Die Durchsicht durch den Barrenrahmen beim Vorbild lässt sich in den Maßstab 1:220 nicht umsetzen. An seiner Stelle sitzt im Modell der Getriebelock, hinter den Kuppelachsen von den Stromabnahmeblechen verdeckt. Deshalb ist der Rahmen nur im Bereich der Pufferbohle sichtbar, dort aber korrekt rot hervorgehoben. Auch die Nachbildung der Feuerbüchse mit Aschkasten fehlt daher weitgehend.

Über die Ausführung der Leitungen unterhalb des Führerhauses lässt sich streiten. Das Handmuster sah noch Nachbildungen der Bremszylinder vor, aber ungelöst blieb bis zuletzt die Frage, wie diese am Gehäuse befestigt werden könnten, da es ja zu Wartungszwecken nach oben abnehmbar bleiben musste. Vorsichtshalber hatte man die Katalogabbildungen retuschiert und ohne dieses Detail abgebildet.

Als Folge dessen kam die Sorge auf, dass die 44 im Katalog unter dem Führerhaus nackt wirken könnte. Wichtige Proportionen schienen nicht stimmig. Doch bestand angesichts des Basisfahrwerks dazu eigentlich kein Anlass, denn Märklins 50 eignet sich hier gut als gelungenes Vergleichsobjekt.



Gesamtansicht der kohlegefeuerten Lok von der Lokführerseite: Die Gesamtproportionen stimmen, aber die Lösung für die Leitungen unterhalb des Führerhauses kann nicht in jeder Hinsicht überzeugen. Vom schwarzen Gussteil werden sie durch roten Druck hervorgehoben.

Aber es kam alles anders. Weder Handmuster noch die 50-er standen Pate für die Serienlösung. Märklin wollte auch unterhalb des Führerhauses Details wiedergeben und suchte nach einer Alternative. So wurden die Leitungen nachgebildet, die unter dem Führerhaus, aber vor den Bremszylindern sitzen. Um keine Abbrüche zu riskieren, wurden sie nicht freistehend ausgeführt sondern auf eine plane, schwarz lackierte Grundfläche aufgraviert.

Von dieser werden sie durch eine rote Bedruckung hervorgehoben. Unklar bleibt, warum der Druck auf der Lokführerseite nicht alle Leitungen umfasst, sondern schwarze zurückbleiben. Irgendwie lassen solche Kleinigkeiten wie auch bei der Dampfpeife am Sachverstand der Ausführenden zweifeln. Wenigstens wirkt diese Lösung aus einiger Entfernung aber noch überzeugend.

Von nahem betrachtet wird leider auch die Fläche zwischen den Leitungen störend wahrgenommen und relativiert das gute Gesamtbild. Pate für diese Lösung könnte übrigens die Baureihe 55 gestanden haben, wo die Zwischenräume deutlich kleiner ausfielen und dieser Kompromiss besser passte. Schön

detailliert ist das Einheitsführerhaus – besonders im Dachbereich ist der Fortschritt gegenüber der 03 aus den Siebzigern zu sehen.



Einige Käufer stellten eine Schräglage des Lokgehäuses fest, wie auf diesem Bild zu sehen. Die Ursache kann im Aufstieg unter der Rauchkammer liegen, der das Gehäuse zu stark nach oben drückt, falls er zu steil steht. Im vorliegenden Fall war nur die Gehäusebefestigungsschraube nicht vollständig angezogen und eröffnete dem Aufbau Spiel.

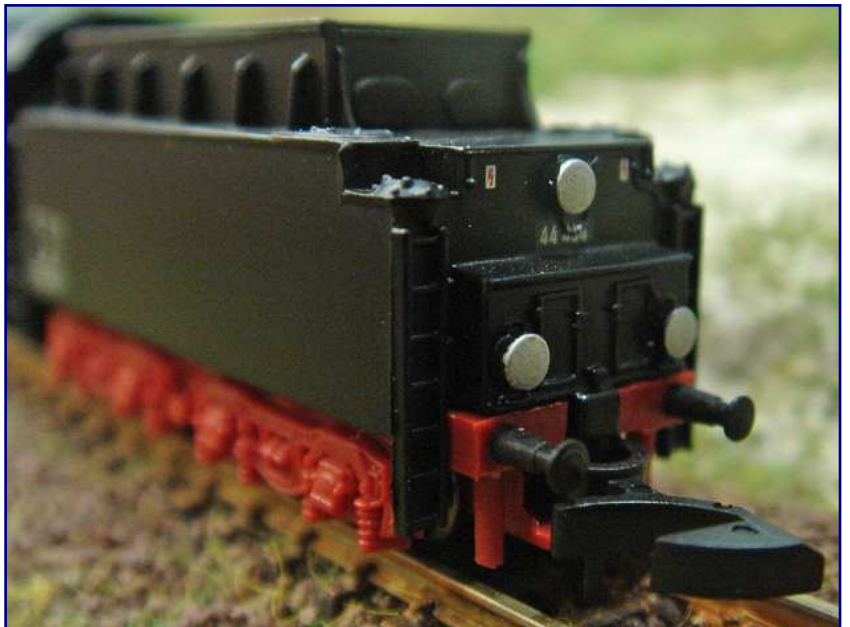
Auf den Seitenwänden sind auch Nieten nachgebildet worden, die sich zwar nicht exakt maßstäblich umsetzen lassen, zum stimmigen Gesamtbild aber einfach hinzugehören. Sie stellen für den Hersteller spätestens beim Bedrucken eine Herausforderung dar. Überzeugend sind auch die Wiedergaben der Führerhausentlüftungen, die von der Seite gut sichtbar sind. Ihre Plastizität wirkt ebenso positiv wie bei der älteren BR 50, die 1984 neue Maßstäbe setzen konnte.

Den einzigen formentechnischen Unterschied zwischen den beiden Modellneuheiten bilden die Tender. Beginnen wir mit der Bewertung der 44 Kohle (88971).

Entgegen des Handmusters, das auf Messen gezeigt wurde, erhielt dieses Modell kein neu konstruiertes Exemplar.

Waren wir bislang mit dem alten Tender der Bauart 2'2' T34 insgesamt zufrieden, wenn er eine farbliche Nachbesserung im Fahrwerksbereich erhielt, so verliert er nun im direkten Vergleich deutlich.

Das Fahrwerk des vor einigen Jahren neu konstruierten Öltenders zeigt hier eindeutig bessere Details und durchbrochene Partien. Dem Kohlentender sind seine über 30 Jahre nun



Völlig misslungen ist die Gestaltung der Tenderlaternen bei der Kohleversion: Waren sie früher fein graviert, bestehen sie heute nur noch aus einer flachen, kreisrunden Fläche, die durch ihre Bedruckung noch hervorgehoben wurde. Gelungen ist die Bedruckung mit Betriebsnummer und Blitzwarnschildern.

deutlich anzusehen. Schlimmer ist aber, dass er im Vergleich zu seinen „Brüdern“ nun auch noch optisch zurückfällt. Hauptursache sind die Laternen auf der Rückseite, die früher eine leichte Wölbung und eine äußere Einfassung zeigten.



Bild oben:

Die plastische Struktur der Tenderkohle ist verloren, die Stücke wirken zu flach und deutlich größer als früher. Eine Überarbeitung der Formen scheint dringend angeraten.

Bild unten:

Deutlich besser sieht der Öltender aus, auch wenn wenige Details feiner graviert sein dürften. Der Aufdruck auf die Lampenringe lässt die Laternen fein wirken. Eine vollständige Bedruckung rundet seine Wirkung ab.

auch keine feinen Gravuren, dafür besticht er mit seinen weiteren Details und dem guten Fahrwerk. Seine Laternen sind deutlich feiner und weisen in der Mitte, wo beim Vorbild die Gläser saßen, Vertiefungen auf. Silber bedruckt sind nur die äußeren Ringe, was die filigrane Wirkung angenehm unterstreicht.

Noch besser wäre eine generell weiße Bedruckung der Innenflächen, um die Keramikreflektoren zu imitieren. Vorbildkorrekt sind die runden und beidseitig angebrachten Warnschilder am hinteren

Nun sind sie nur noch als große, plane Oberfläche wiedergegeben, die obendrein vollflächig bedruckt wurde.

So wirken die Laternen deutlich zu groß und zerstören den Eindruck des Modells aus der Ansicht von hinten völlig. Auch in der Aufsicht von oben ist ein Rückschritt festzustellen:

Die Kohle im Tenderkasten wirkt viel gröber und längst nicht mehr so plastisch wie früher bei der 03 oder 41. Ein störender Plastikglanz ist das Tüpfelchen auf dem i.

Dabei versprach gerade der Tender ein Höhepunkt am neuen Modell zu werden: das Fahrwerk der Ölausführung, neue Gravuren und die für einen Jumbo so typische Kastenerhöhung zur Vergrößerung des Ladevolumens.

Nichts davon finden wir am Serienmodell wieder. Glücklicherweise handelt es sich hier um Fehler, die sich grundsätzlich selbst beheben lassen – sie sind also kein Grund, das Modell im Regal stehen zu lassen.

Deutlich besser gelungen ist der Öltender: Zwar zeigt er im hinteren Bereich der Ölladeluken und der Steigrohranschlüsse im unteren Bereich

Seitenteil des Tankbehälters. Weiß mit runder Umrandung fallen sie ebenso wie beim Vorbild auf Anrieb auf und sollen zum vorsichtigen Umgang mit dem Brennstofflagerbehälter mahnen. Ein Fehler führte beim Vorbild einst zu einer schweren Explosion, die Schilder waren deren Konsequenz.

Beim Original ragt der Ölbehälter etwas aus dem Lichtraumprofil der Lok heraus, was auch beim Modell der Fall ist. Das kaschiert etwas, dass der Öltender insgesamt etwas zu hoch zu bauen scheint. Der Gesamteindruck ist insgesamt akzeptabel, obwohl wir die Ursache der Maßabweichung nicht bestimmen konnten. Die Pufferteller sind an beiden Tendern – wie von Märklin gewohnt - zu klein.

Tadellos und einwandfrei zeigt sich die Lackierung. Staubeinschlüsse sind nicht festzustellen, so dass wir eine glatte und seidenmatte Oberfläche vorgefunden haben.

Auch die Bedruckung ist lupenrein und sogar weitgehend vollständig, denn wie erwähnt sind sogar die Untersuchungsdaten auf der vorderen Pufferbohle vorhanden.

DB-Kekse, Betriebsnummern und Stationierungsdaten sind silbern aufgedruckt. Für die Betriebsnummern wurde zuvor sogar ein schwarzer Grund gedruckt, der das Schild nachbildet.

Beide Loks gehören im nachgebildeten Betriebszustand von 1965 zur BD Münster.

Die 44 494 (Kohle) war zu dieser Zeit im Bw Rheine beheimatet, während die 44 100 (Öl) noch zum Bw Osnabrück Hbf gehörte.

Gut drei Jahre später begann der Umzug der Öler ebenfalls nach Rheine. Wegen der benachbarten Betriebswerke

und Überschneidungen bei den Einsatzgebieten lassen sich beide Modelle deshalb parallel auf der Anlage einsetzen, ohne Kompromisse eingehen zu müssen.

An den Stationierungsdaten zeigen sich jedoch die Grenzen der heutigen Drucktechnik: Aufgrund der größeren Pigmentierung von Metallic-Farben und –Lacken sind diese Anschriften nicht mehr lupenlesbar wiederzugeben. Das Schriftbild in der vorbildrichtigen Farbe lässt sich aber zweifelsfrei den Betriebswerken Rheine und Osnabrück Hbf zuordnen. Erfreut haben uns die lupenreinen Blitzwarnpfeile an den Sanddomen, die wir bereits erwähnt hatten.



Gut detailliert ist das Führerhaus, sogar der Windabweiser zwischen den beiden Seitenfenstern ist zu erkennen. Die Bedruckung ist lupenrein und erfolgte sogar vierfarbig: Die Lokschilder sind anthrazitfarben hinterlegt, die Aufdrucke sind weißaluminium. Auf rotem Untergrund wurden gepindelte Anschriften weiß wiedergegeben. Hinzu kommen die roten Warnblitze auf weißem Grund.

Das Fahrwerk wurde unverändert von der Baureihe 50 übernommen, da es umgerechnet auf den Maßstab 1:220 keine relevanten Maßabweichungen aufweist. Die Räder sind dunkel brüniert und lassen die Speichen filigraner und plastischer wirken. So macht das Fahrwerk insgesamt trotz der vielen Kompromisse gerade in diesem Bereich einen angenehmen Eindruck.

Der Kuppelrad- und Vorlauferraddurchmesser ist auch im Vorbild zwischen den Baureihen 50 und 44 identisch. Um den engen Achsstand wiedergeben zu können, sind die Raddurchmesser im Modell wie bei den meisten Spur-Z-Dampflokomotiven etwas zu klein ausgefallen. Hier sind es wie beim Modell 8884 genau 0,5 mm pro Rad. Grund ist die für die Betriebssicherheit erforderliche Höhe der Spurkränze. Nur mit diesem Kompromiss lässt sich der Gesamtachsstand einhalten.

Das ist mit dem bloßen Auge nicht sichtbar und stellt daher aus unserer Sicht kein Manko dar: Die Alternative wäre ein zu großer Radstand, der zum Strecken des Aufbaus hätte führen müssen. Ein maßstäblicher Raddurchmesser müsste also mit einem anderen, wesentlich schlechteren Kompromiss erkauft werden. Darin sähen wir keine Alternative!



Überzeugend wirkt die Aufsicht auf den Öltender. Störend wirkt aber der große Abstand zur Lokomotive. Da ist Abhilfe gefragt, denn eine große Schleppenderdampflok gehört eh nicht durch den Industrieradius!

Nachteilig wirkt hingegen der deutlich zu große Lok-Tender-Abstand, obwohl die Lok unserer Auffassung nach trotzdem nicht für den kleinen Märklin-Radius 8510 zu empfehlen ist. Nur per Umbau lässt sich der Abstand verringern und der Gesamteindruck beider Modelle steigern.

Mit der Kurvengängigkeit hat auch folgende, technische Lösung an fast allen Spur-Z-Dampflokomotiven zu tun: Die Kuppelstange wird im Modell nicht durchgängig nachgebildet sondern aus vielen einzelnen Teilen, die immer nur zwei benachbarte Achsen miteinander verbinden. Die Befestigung in Form einer Niete gewährt etwas Spiel, damit die Achsen in der Kurve ausschwenken können. Diese bewährte Lösung ist nicht ohne weiteres zu erkennen.

Eine Stirnbeleuchtung besitzt das Modell nur an der vorderen Lokseite. Umgesetzt wurde sie unverändert mittels Glühlampen, eine Modifikation des verwendeten Fahrwerks erfolgte nicht. Im unteren, vorbildgerechten Geschwindigkeitsbereich ist deshalb vom Stirnlicht nicht viel zu sehen. Die Leuchtkraft nimmt erst mit steigender Spannung sichtbar zu. Das emittierte Farbspektrum des abgegebenen Lichts passt allerdings wie von uns erwartet sehr gut zu einer Dampfloklaterne.

Der Antrieb der Jumbos erfolgt durch einen modifizierten Fünfpolmotor, wie wir ihn auch schon bei den Neuauslieferungen der letzten beiden Jahre vorgefunden haben. Nachdem Märklin am Zusammenspiel von Motor und Getriebe gearbeitet hat und Fertigungstoleranzen offenbar wieder reduziert wurden, sind die Fahreigenschaften (zu Lasten des Drehmoments) nun deutlich besser geworden.

So laufen beide Lokomotiven langsam an und fahren gleichmäßig auch bei niedrigen Geschwindigkeiten. Mit Blick auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds von 80 km/h zeigt sich hier eine begrüßenswerte Eigenschaft.

Gemessen haben wir eine Anfahrspannung von 2,8 V, die geringste Dauerfahrgeschwindigkeit erreichten die Testmodelle bei 2,9 bzw. 3,3 Volt Gleisspannung. Auch die Stromaufnahme bleibt mit max. 158 mA bei voller Fahrspannung (gemessen 13 V mit Trafo 67011) im Rahmen und deutet auf ein leichtgängiges Getriebe hin.



Das Fahrwerk des älteren Kohletenders macht auch ohne durchbrochene Bereiche an Drehgestellen und Bremsluftbehälter noch eine gute Figur. Im Vergleich zum neueren Öltender fällt er allerdings zurück.

Auch die Endgeschwindigkeit liegt deutlich unter früheren Modellen mit konventionellem Fünfpolmotor. Nebenbei ergibt sich hier eine bessere Regelbarkeit bei vorbildgerechten Geschwindigkeiten, da die Geschwindigkeitssprünge bei Spannungszunahme jetzt kleiner ausfallen.

Natürlich wird es Toleranzen geben, welche die Fahreigenschaften einzelner Modelle aus der gleichen Serie geringfügig variieren lassen. Ein gleichzeitiger Einsatz beider Loks vor demselben Zug, also mit Vorspannleistung, war im Test jedoch ohne weiteres möglich – Standardkupplungen sind vorne vorhanden. Mögliche, individuelle Abweichungen bei unseren Testmodellen fielen also so gering aus, dass wir sie nicht messen konnten.

Ausdrücklich gilt diese Feststellung nicht für ältere Modelle anderer Baureihen auf dem gleichen Fahrwerk wie den Baureihen 50 und 52: Da sind nämlich wegen einer anderen Motorausstattung Abweichungen zu erwarten. Gemeinsame Einsätze mit einer 44 waren aber beim Vorbild nicht der Regelfall.

Im Test einer Güterzuglok ist natürlich entscheidend, welche Kraft das Modell auf die Schiene zu bringen vermag. Beim geringen Gewicht einer Märklin-Mini-Club-Lok von durchschnittlich etwa 30 g ist die Verteilung auf eine Vielzahl von Achsen immer problematisch. Das gilt besonders für vier- oder fünffach gekuppelte Güterzuglokomotiven, besonders extrem aber für die Modelle des schweizerischen Krokodils.

Wie bei dreiachsigen Drehgestellen bedient sich Märklin beim verwendeten Dampflokfahrwerk aber eines nicht leicht zu erkennenden Kunstgriffs, um dieses Problem zu minimieren: Die drei inneren

Kuppelachsen stehen geringfügig höher im Fahrwerk als die äußeren. Das fördert die Kurvengängigkeit und erhöht die Achslast auf die für die Traktion verantwortlichen Achsen. Nachteilig wirkt es hingegen auf die Stromaufnahme, denn nicht alle fünf Achsen können dazu genutzt werden.

Bevor wir die Modelle dem Praxistest unterziehen, haben wir sie gewogen: Die Lok ohne Tender besitzt 32 Gramm Masse. Die auch im Vorbild leichtere Baureihe 50 wiegt als Modell 28 g. Zusammen mit dem Tender ergeben sich 39 g für die Kohleausführung (88971) und 41 g für die Ölversion (88972). Damit liegen beide Modelle etwas über dem Durchschnitt von Märklin-Dampflokomotiven (Vergleich zur Baureihe 50, Art.-Nr. 8884: 37 g).



Fals-Wagen passen sehr gut zur Baureihe 44 und so zogen wir sie auch für unseren Praxistest heran, um die Zugkraft der beiden Jumbo-Modelle zu bestimmen. Hier durchfährt die ölgefeuerte 44 100 mit den Wagen aus der Packung 86306 ein Landschaftsmodul von Hans-Ulrich Druske.

In der Nenngröße Z wirkt sich jedes Gramm Lokgewicht (ohne Tender) direkt auf die Zugkraft aus. Nicht umsonst hatten wir bei einem früheren Test des „Glaskastens“ von Z-Modellbau ein Messing-Ballastgewicht im Führerhaus vorgeschlagen. Bei 4 Gramm Mehrgewicht gegenüber dem Modell der Baureihe 50 erwarteten wir vom Jumbo daher, dass er auch relativ lange Güterzüge in der Ebene sicher befördern kann.

Haftreifen auf der letzten Kuppelachse und das Nachrüsten einer Tenderstromabnahme sind geeignete Mittel für Verbesserungen, hat doch Märklin selbst beide Modelle als Zugmaschinen langer Erzzüge vorgeschlagen und Erzwagen im gleichen Katalogjahr angeboten. Da die Maschinen des Bw Rheine vorrangig im schweren Erzverkehr eingesetzt wurden, erschienen uns Fals-Wagen für den Test bestens geeignet.

Verzichten sollte der Modellbahner auf Steigungen und enge Radien, denn beides beschränkt die Zugkraft enorm und verringert die Anhängelasten auf ein Maß, das einer schweren Güterzuglok nicht mehr angemessen scheint. Hält man sich an diese Empfehlung, zieht der Jumbo auch im Modell ein durchaus akzeptables Zuggewicht.

Immerhin 10 Fals-Wagen waren im Test kein Problem: Beide Modelle fuhren damit den Testzug problemlos an, auch wenn die Wagenschlange zuvor im Kreisbogen zum Stillstand gekommen war, und führten ihn sicher über die Teststrecke mit engen Radien, Weichen und Modulübergängen.

Unter einfacheren Streckenbedingungen erreichten wir mit 14 Wagen ein vorzeigbares Ergebnis, andere Modellbahner berichteten gar von 18 Anhängern gleichen Typs. Damit stellt ein vorbildgerechter Zug aus diesem Wagenmaterial, der die maximale Zuglast des Vorbilds annähernd ausschöpft, auch im Modell kein Problem dar.



Auch mit gemischten Güterzügen war die Baureihe 44 unterwegs. Auf dem Brauerei-Modul von Günter Guttenbach haben wir einen solchen aus überwiegend patinierten Fahrzeugen zusammengestellt: Zu sehen sind auf der Aufnahme hinter der Lok ein 8605, ein unbeschrifteter Flachwagen aus der Packung 82583 mit DB-Containern, zwei K3 von FR Feinwerktechnik, Gaskesselwagen aus einer Startpackung, zwei Insider-Jahreswagen 2008 und ein Seitenentladewagen, der ebenfalls aus einer Startpackung stammt.

Mit Vorspannlok lässt sich dieser Wert weiter steigern, das Doppelte sollte knapp zu erreichen sein, wobei die Kupplungskräfte in Kurven häufig Grenzen setzen und sich Kontaktschwierigkeiten einer der beiden Lokomotiven auch zu Wagenentgleisungen führen können.

Eine weitere, von uns festgestellte Änderung gab es bei den Bürsten. Diese sind jetzt an die Halter geklemmt statt wie zuvor gelötet. Ob sich dies betrieblich bewährt, bleibt abzuwarten und ließ sich in der kurzen Zeit des Test nicht bewerten.

Da unsere Leserinnen und Leser schon häufig gebeten haben, zu neuen Modellen auch passende Zugbildungsvorschläge zu geben, greifen wir dieses Thema an dieser Stelle auf. Zur Baureihe 44 passen eigentlich alle Güterwagen, die in der wiedergegebenen Zeit – hier also Epoche III – auf deutschen Gleisen liefen. Nur ein hohes Zuggewicht sollten alle Kombinationen glaubhaft suggerieren, was vor allem durch die Länge des Zuges geschieht.

Typisch für einen Jumbo waren schwere Ganzzüge aus Erzwagen, wie sie in der 20-Wagen-Packung 86306 zu finden sind. Auch Kesselwagen, vorrangig die Vorkriegsbauarten der Reichsbahn, stehen dieser Maschine gut.

Da sie auch im Stahlverkehr des Ruhrgebiets zu finden waren, passen auch Schwerlastwagen (wie 82352) mit Ladegütern der Montanindustrie oder ein Torpedopfannenwagen 86200 sehr gut. Ein buntes und ansprechendes Bild bieten hingegen gemischte Güterzüge, wie sie rund um Altenbeken,

Bad Driburg und Ottbergen zu finden waren: Verschiedene Bauarten gedeckter Wagen sorgen für eine mächtig erscheinende „Güterwagenwand“, aufgebrochen durch Flach- oder Rungenwagen.

Auffällige Farbtupfer bringen hier etwa die Wagen R10 aus der Packung 82100 mit den leuchtend gelben Öltankbehältern. In einen solchen Zug lassen sich auch Behältertragwagen wie der Insider-Jahreswagen 2008 (hellblaue Knorr-Kikeriki-Behälter) oder solche mit kurzen Containern einreihen, die damals noch sehr selten waren. Ein einzelner Kesselwagen rundet diesen Vorschlag ab. Als erster Wagen hinter der Lok rollt der preußische Güterzugbegleitwagen 8609, in dem der Zugführer sitzt.

Dieser vorgeschlagene, gemischte Güterzug sollte mindestens 15 Wagen umfassen, denn ein solcher Zug wirkt auf das Auge kürzer als ein Ganzzug gleicher Länge. Wichtig für eine sichere Fahrt ist aber auch der Reibungswiderstand der Wagen: Wagen mit langem, starrem Achsstand (wie der gedeckte Wagen 8605) haben in Kurven einen höheren Rollwiderstand als solche mit kurzem Achsstand oder Drehgestellen.

Sinnvoll erscheint hier, sich auf Basis der eigenen Anlagenverhältnisse langsam an eine sinnvolle und betriebssichere Wagenkomposition heranzutasten. Dann steht dem Erfolg und dem Fahrgenuss nichts mehr im Wege.

Gesamtfazit: Märklin scheint aus den Fehlern der jüngeren Vergangenheit gelernt zu haben und liefert mit den beiden Modellen der Baureihe 44 solides Handwerk ab, deren Fahreigenschaften deutlich besser als bei früheren Dampflokomotiven mit Fünfpoler sind. Dank des schon überdurchschnittlich hohen Gewichts erreichen die kleinen Jumbos völlig ausreichende Zugkräfte.

Lackierung und Bedruckung liegen auf dem gewohnt hohen Märklin-Niveau und sind daher tadellos. Gelungen sind auch die Gravuren und viele, aber nicht alle Details der schweren Güterzuglok.

Dennoch hat der Großserienhersteller auch dieses Mal fahrlässig wichtige Punkte verschenkt. Neben einigen akzeptablen Kompromissen und Lösungen, über deren Sinn nur der persönliche Geschmack des Käufers entscheidet, möchten wir zwei Mängel der Kohleausführung explizit festhalten: die zu grobe Kohlenachbildung des Tenders sowie dessen zu groß geratene Laternen. Mit dem alten Fahrwerk können wir (noch) leben.

Dennoch sind wir der Meinung, eine weitgehend gelungene Modellnachbildung vorliegen zu haben, die sich ins Mittelfeld aller bisher getesteten Fahrzeuge einreicht. Märklins Meisterwerk ist sie aber zweifelsfrei nicht geworden. Einige optische Verfeinerungen, besonders die Nachbildung des Innenzylinders erhoffen wir uns im Rahmen einer Modellpflege bei künftigen Varianten.

Eine Stärke des Modells sind die guten Fahreigenschaften im unteren Geschwindigkeitsbereich, was dem vorbildgerechten Einsatz zu Gut kommt. Passendes Güterwagenmaterial hat Märklin vor allem in der Vergangenheit reichlich angeboten.

Herstellerseiten und Händlerverzeichnis:
<http://www.maerklin.de>

Umbau und Detailverbesserungen:
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

Die Jumbos der Baureihe 44

Der Letzte macht das Licht aus...

Über fünfzig Jahre währte die Einsatzzeit der Baureihe 44. Sie war die leistungsfähigste Güterzugdampflok der deutschen Eisenbahnen und blieb deshalb lange unverzichtbar. DB und DR konnten auf ihre Dienste lange Zeit nicht verzichten, weshalb ihre Leistung durch Umbau auf Ölhauptfeuerung noch weiter gesteigert wurde. Ihre Geburt war hingegen ein schwieriger Akt. Trotzdem wurde sie später zur mit Abstand meistgebauten Einheitslok der Deutschen Reichsbahn.

Schon bald nach ihrer Gründung strebte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach einer Vereinheitlichung ihres Fahrzeugparks. Auslöser dieser Entwicklung waren gestiegene Anforderungen aufgrund steigender Zuglasten sowie das Bemühen um eine wirtschaftlichere Wartung und Reparatur durch Vorhaltung standardisierter und einheitlicher Bauteile. Das Ergebnis dieser Anstrengungen waren die so genannten Einheitslokomotiven.



Als die Einheitslokomotiven entwickelt wurden, lagen bereits Erfahrungen mit fünffach gekuppelten Maschinen wie der 58 1797 vom Bw Leipzig-Engelsdorf vor. 1937 wurde die Drillingslok in ihrer Heimatdienststelle fotografiert. Foto: Hermann Maey, Sammlung Eisenbahnstiftung

Vorausgegangen war ein Streit über die sinnvollste Ausführung der Einheitslok: Die Befürworter der süddeutschen Lokomotivbauschule bevorzugten das Konzept einer Vierzylinder-Verbundlok nach dem Schema der bayerischen S 3/6.

Der preußische Lokomotivbau hingegen plädierte für unkomplizierte und wartungsfreundliche Zweizylindermaschinen. Allenfalls eine Drillingslok war noch denkbar.

worfen, einer Maschine mit einfacher Dampfdehnung wurde der Vorzug gegeben. Die Baureihe 44 (drei Zylinder) musste gegen die Baureihe 43 mit nur zwei Zylindern antreten. Trotz höherer Leistungsfähigkeit besonders im oberen Geschwindigkeitsbereich gab man zunächst der Baureihe 43 den Vorzug, da sie ohne gekröpfte Treibachse auskam und deshalb einfacher konstruiert war.

Aufgrund der Dominanz der Preußen war die Verbundlok schnell ver-

Zum Vergleich beider Baureihen wurden zunächst je zehn Exemplare gebaut. Der Leistungssprung von den Länderbahnmaschinen, die den schweren Güterzugdienst noch dominierten, zur Einheitslokomotive war gewaltig.

Vor diesem Eindruck konnte die Überlegenheit der schnelleren und leistungsstärkeren Drillingslok schließlich nicht eindeutig bewiesen werden. Die Vertreter der preußischen Schule schienen also wie schon bei der Baureihe 01 gesiegt zu haben, die BR 43 sollte weiterbeschafft werden.

Sie war deutlich billiger als die BR 44 und in den Jahren nach dem 1. Weltkrieg bestimmte die finanzielle Lage, ausgelöst durch hohe Reparationszahlungen der Reichsbahn, auch die Beschaffungspolitik. Die finanzielle Not spiegelte sich auch darin wieder, dass gerade einmal 25 weitere Zwillingssloks bestellt wurden – viel zu wenig, um die alten Länderbahntypen abzulösen. Geliefert wurden sie 1927/28. Die Weltwirtschaftskrise ließ Bedarf und Budget schrumpfen.

Erst 1932 stiegen die Transportleistungen wieder an und auch die Konkurrenz durch den LKW bekam die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft langsam zu spüren. Damit stieg der Bedarf an schnelleren Lokomotiven. Die Baureihe 43 war für 70 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen, die vielen älteren Fahrzeuge lagen deutlich darunter und konnten nur durch nachträglichen Einbau von Vorlaufachsen weiter ertüchtigt werden.



Am 16.3.1934 zeigt sich 43 021 im Bw Chemnitz-Hilbersdorf mit „kleinen Ohren“: Versuchsweise rüstete die Deutsche Reichsbahn verschiedene Dampflokomotiven mit abweichenden Windleitblech-Bauarten aus, um den besten Kompromiss zwischen Wirkung und Streckensicht zu finden. Ausgerüstet ist die zweizylindrige Schwesterbauart der 44 mit einem Niettender 2'2 T32. Schon bald hatte diese Baureihe gegenüber der BR 44 wegen ihrer geringeren Leistung und Höchstgeschwindigkeit das Nachsehen. Foto: Werner Hubert, Sammlung Eisenbahnstiftung

Langsam machte sich der Nachteil der Zweizylinder-Bauart bemerkbar. Immer mehr mussten die Lokomotiven an der Leistungsgrenze arbeiten.

Die hohen Kolbenkräfte, vor denen Skeptiker von Anfang an gewarnt hatten, führten fortan zu häufigeren Schäden: Steuerungsträger und Kolbenstangen brachen, schließlich zeigten sich sogar Rahmenrisse.

Die geforderte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (und 90 km/h im schnellen Güterverkehr) konnten sie nicht erreichen.

Diese Probleme führten schließlich zu einem Stimmungsumschwung, der die Baureihe 44 in ein neues Licht rückte. Im oberen Leistungs-



Bis weit in die dreißiger Jahre trugen Länderbahnmaschinen die Hauptlast des schweren Güterverkehrs. Teilweise wurden sie dafür durch nachträgliche Ausrüstung mit Vorlaufachsen ertüchtigt. 1935 absolvierte 56 2891 auf der Strecke Ludwigslust – Wittenberge Indusi-Erprobungsfahrten. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

bereich ab 1.500 PS liefen sie zudem sparsamer als die Dreiundvierziger, der bessere Massenausgleich erlaubte eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Bei ihr wirkten die beiden Außenzylinder auf die dritte Kuppelachse, der Innenzylinder auf die zweite. Alle Zylinder arbeiteten 60 Grad zueinander versetzt.

Bei einer Zwillingsmaschine sind sie 90 Grad gegeneinander versetzt, damit bei einem Halt nicht beide Zylinder im Todpunkt stehen bleiben können.

Daraus ergibt sich eine ungleichmäßigere Kraftverteilung als bei der Drillingsmaschine. 1937 kam es schließlich zum Weiterbau der Baureihe 44, der sich bis 1949 fortsetzte.

In den Kriegsjahren ab 1941 stiegen die Beschaffungszahlen deutlich an, weil die Reihe als kriegswichtig eingestuft wurde.



44 006 gehörte zu den ersten 10 Lokomotiven, die 1926 zu Vergleichszwecken gebaut wurden. Diese Maschinen trugen noch keine Windleitbleche, wohl aber eine Frontschürze. Zu sehen ist die Lok 1930 im Bahnhof Pressig-Rothenkirchen an der Frankwaldbahn. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung



Sonderlinge innerhalb der Baureihe 44 waren die beiden Mitteldrucklokomotiven für 25 atü Kesseldruck, mit denen die Deutsche Reichsbahn Versuche anstellte, um die Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotive zu steigern. Am 11. Juli 1933 ist die neue 44 012 mit einem Messwagen der LVA Grunewald sowie den Bremslokomotiven 94 1301 und 56 113 bei Brandenburg unterwegs. Nach dem Krieg gelangte sie zur VES-M Halle und erhielt eine Rigggenbach-Gegendruckbremse. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bis zur Indienstellung größerer Stückzahlen der beiden Kriegslokomotiv-Baureihen 52 und 42 versah man die 44 ab 1942 mit Vereinfachungen und ließ sie unter Anwendung von „Heimstoffen“ als Übergangskriegslok 44ÜK weiterbauen. Äußerlich waren diese Lokomotiven z.B. an fehlenden vorderen Führerstandsfenstern, Windleitblechen (zuvor Serie ab 44 013) und Rauchkammerzentralverschlüssen erkennbar.

Bis 1949 – also auch nach den Kriegsjahren – entstanden insgesamt 1.989 Lokomotiven, mit denen die Baureihe 44 zur meistgebauten Einheitslok wurde. Der Krieg hatte sie nach Frankreich, Polen, in die Tschechoslowakei und Österreich verschlagen, wo sie in großen Zahlen während der deutschen Besetzung gebaut worden waren.



Weder die Deutsche Bundesbahn (1.242 Exemplare) noch die Deutsche Reichsbahn (355 Exemplare) konnten auf die leistungsfähigen Maschinen verzichten. In der Sowjetunion erwiesen sie sich als unbrauchbar, was die geringen Verluste durch Reparationsleistungen bei diesem Bautyp erklärt.

Bevor wir uns aber nun der zweiten Karriere nach dem Krieg widmen, erscheint ein Blick auf zwei Versuchslokomotiven sinnvoll, die schon 1933 entstanden:



Henschel lieferte 44 011 und 012 mit abweichender Vierzylinder-Verbundbauart und einem Mitteldruckkessel für 25 bar Dampfdruck. Im Rahmen eines Versuchsprogramms, das auch weitere Baureihen umfasste, erfolgte ein Vergleich mit den zwei- und dreizylindrigen Schwestern der Regelbauart.

In ihrer Leistungsfähigkeit und den Verbrauchswerten überzeugten die beiden Lokomotiven rundum, aber die Kessel zeigten sich dem hohem Druck nicht dauerhaft gewachsen.

Mit einer verfügbaren Herabsetzung auf 20 bar waren die Einzelgänger leistungsmäßig entwertet. Nach dem Kesselzerknall der 04 002 senkte die Reichsbahn 1939 den zulässigen Höchstdruck ein weiteres Mal auf nun 16 bar.

Nun wechselten sie häufiger die Betriebswerke und ihre Wege trennten sich schließlich. Nach dem

Bild oben:

Auch bei der Deutschen Reichsbahn Ost war die Baureihe 44 lange Zeit unabhkömmlich. Am 2. September 1978 fährt 44 0270-7 als Vorspannlok vor einer V100 Ost mit Personenzug aus Doppelstockwagen bei regem Verkehr in den Bahnhof Saalfeld ein. Die Aufnahme entstand in Höhe des Betriebswerks. Foto: Sammlung Petkelis

Bild unten:

Im August 1981 steht die BR 44 auch in der DDR kurz vor der Ausreihung aus dem Betriebsbestand. 44 0757-3 fährt mit einem Güterzug unterhalb der Dornburger Schlösser am Fotografen vorbei. Foto: Sammlung Petkelis

Krieg verblieb 44 011 in Kornwestheim, wo sie im August 1947 von der Ausbesserung zurückgestellt und am 13. Dezember 1950 ausgemustert wurde. Besser erging es ihrer Schwesterlok, die in der Ostzone verblieben war.

Die Deutsche Reichsbahn der DDR übernahm sie in ihren Bestand und nutzte sie ab August 1950 wegen ihrer Riggerbach-Gegendruckbremse als Bremslok bei der späteren VES-M Halle (Versuchs- und Entwicklungsstelle für die Maschinenwirtschaft). Dies rettete ihr „Überleben“ bis März 1962.

Der Bestand der Deutschen Reichsbahn (Ost) wuchs mit dem Fertigstellen der 44 1231 bis 1240 auf 345 Exemplare im Jahr 1949 an. Da die Loks noch lange im Unterhaltungsbestand bleiben sollten, erhielten sie eine umfangreiche Bauartpflege sowie technische Veränderungen: Verschlossene Kessel wurden gegen vollständig geschweißte Kessel der Bauart von 1937 getauscht, bei anderen Maschinen wurden Stehkessel und Feuerbüchse erneuert.



Viele Jumbos blieben erhalten, wenn auch teilweise nur in einzelnen Baugruppen. An diesem Treibradsatz lässt sich die Kröpfung für den Mittelzylinder gut erkennen, ebenso der Versatz von jeweils 120 Grad, mit dem die drei Zylinder auf die Achsen arbeiteten.

Weniger beliebt war der Tendertausch mit der Baureihe 39 im Rahmen ihrer Rekonstruktion zur Baureihe 22.

Zuvor war die Baureihe 44 mit den Einheitstendern 2'2' T 32 (genietete Bauart) und 2'2' T 34 (geschweißte Bauart mit größerem Wasserkasten) gekuppelt. Einige ÜK-Lokomotiven waren auch mit Wannentender ausgeliefert worden.

Eingesetzt wurden die Maschinen im schweren Güterverkehr nahezu der gesamten DDR sowie als Schublokomotiven auf den Steigungstrecken des Thüringer Walds. Zuvor hatten sie „Brigadezug“-Leistungen erbringen müssen.

Mit diesem Begriff wurden massenhafte Transporte von Reparationsgütern gen Osten bezeichnet.

Die Reichsbahn verfolgte auch ein Programm zur Leistungssteigerung der Baureihe 44. Dazu gehörte die Umrüstung von 22 Exemplaren auf eine Kohlenstaubfeuerung der Bauart Wendler, mit der die Leistungsprobleme beim Verbrennen von Braunkohle (schlechte Feueranfachung durch Zusetzen des Aschkastens) behoben werden sollten. 95 Exemplare erhielten ab 1959 eine Ölhauptfeuerung.

Ihre Dienstzeit dauerte bis 1981 - die kohlegefeuerten Schwestern waren schon seit dem Ende der Sechziger ausgemustert – und endete meist mit dem Rückbau auf Kohlefeuerung. Andere ölgefeuerte Baureihen waren zu diesem Zeitpunkt längst nicht mehr Einsatz. Seit die DDR nach der Ölkrise auch an ihren „sozialistischen Bruder“ Russland Weltmarktpreise zahlen musste, standen Kohleloks wieder hoch im Kurs und so erschien dies auch für die nunmehr als Heizloks verwendeten 44 sinnvoll.

Noch wichtiger als für die DR waren die schweren Maschinen für die Deutsche Bundesbahn. In ihrer Leistungsfähigkeit blieben sie unerreicht und selbst die Diesellok-Neubauten konnten sie nicht übertrumpfen. So blieben sie auf nicht elektrifizierten Strecken bis zum Ende der Dampflokszeit 1977 unersetzlich.

Zunächst musste die DB aber – wie die Eisenbahn des Saarlands - rund 290 Maschinen als Reparationsleistung an die SNCF abgeben. Betroffen waren nur die Lokomotiven, die in Frankreich gebaut worden waren.

Die SNCF verkaufte einen Teil der dort als „150 X“ bezeichneten Maschinen aber bald an die Türkische Staatsbahn weiter, der Rest wurde eingeschmolzen. Die DB konnte schließlich erreichen, dass entsprechend der Masse alternativ schrottreife Kriegsloks der Reihe 42 überstellt werden durften.

Der Bestand der Baureihe 44 schien damit gesichert und die DB widmete sich wie schon die DR umfangreichen Pflege- und Umbaumaßnahmen. So passte sie die Kriegslokomotiven der Regelbauart an, versetzte Luft- und Speisepumpen und rüstete sie mit Windleitblechen der Bauart Witte aus. Eine wichtige Maßnahme war die Nachrüstung mit zusätzlichen Rauchkammerstützen, denn die Ausbildung des Mittelzylinders als alleinige Stütze hatte sich als zu schwach erwiesen.

Bei den meisten Lokomotiven entfernte die DB die Frontschürzen und gab ihnen so ein moderneres Aussehen. Die vielen weiteren Bauartänderungen wie das Verlegen der Pumpen sollen hier nicht im Detail besprochen werden. Auf einen versuchsweisen Umbau möchten wir aber hinweisen:



44 1383 gehörte zu den DB-Lokomotiven, die versuchsweise mit Mischvorwärmern ausgestattet wurden. Als einzige dieser Lokomotiven erhielt sie einen Knorr-Mischvorwärmer mit zweistufiger Kolbenpumpe, der im Versuch zu den größten Brennstoffersparnissen führte. Alle anderen Maschinen erhielten die Bauart Henschel mit Turbospeisepumpe. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Knorr-Mischvorwärmer mit zweistufiger Kolbenpumpe. Trotz messbarer Einsparungen erfolgten keine Serienumbauten mehr, weil das Ende der Dampftraktion doch schon früher als zunächst gedacht absehbar wurde.

Bis es so weit war, konnten die Zugförderungsdienste aber nicht auf den „Jumbo“, wie die Vierundvierziger bei den Eisenbahnern hießen, verzichten. Daher waren die Maschinen mit wenigen Ausnahmen, wie etwa dem südlichen Bayern mit seinen vielen elektrifizierten Strecken oder Schleswig-Holstein, nahezu in der ganzen Republik anzutreffen. Frühe Hochburgen ihrer Stationierung waren bei der DB Altenhundem, Bebra, Hagen-Vorhalle, Kornwestheim, Nürnberg Rbf, Würzburg und Wuppertal-Vohwinkel.

Fünf Lokomotiven erhielten 1951 bei Henschel einen neuen Stehkessel mit Verbrennungskammer, eine Turbospeisepumpe und eine Stoker-Feuerung (mechanische Rostbeschickung).

Diese Maschinen wurden bereits zwischen 1964 und 1966 ausgemustert.

Fünf weitere Exemplare baute Henschel um, die neben der Verbrennungskammer auch einen Henschel-Mischvorwärmer mit Turbospeisepumpe erhielten.

Eine weitere Lok (44 1383) erhielt einen

Leistungssteigerungen und Entlastung des Heizers, der auf einem „Jumbo“ wegen des großen Kohlebedarfs sehr gefordert war, versprach sich die DB durch Umbau wichtiger Dampflokomotiven auf Ölfeuerung. Maschinen ausländischer Bahnen ließen dies erwarten, nur waren diese im Gegensatz zu den DB-Lokomotiven von vornherein dafür konzipiert worden.

Die noch junge Bundesbahn musste erst herausfinden, ob solche Vorteile auch nachträglich durch Umbau zu erreichen waren. Versuchsweise erhielt die 44 475 deshalb 1955 eine Ölzusatzfeuerung, die bei hoher Leistung zugeschaltet werden konnte. Im Folgejahr diente die 01 1100 als Versuchsobjekt für eine Ölhauptfeuerung und als die optimale Konstruktion gefunden war, begannen Umbauten im größeren Stil.

44 475 erhielt nun ebenfalls eine Ölhauptfeuerung, zwischen 1958 und 1960 folgten 31 weitere Lokomotiven. Im Rahmen dieses Umbaus wurden Rost und Aschkasten sowie die Nässeinrichtung von Aschkasten und Rauchkammer ausgebaut und auch der Funkenfänger entfernt. Die Feuerbüchse wurde im unteren Bereich mit Schamottesteinen ausgemauert, um den Stehkessel vor zu großer, direkter Hitzeeinwirkung zu schützen. Gleichzeitig dienten die Steine als Wärmespeicher in den Betriebspausen.



In den fünfziger Jahren begann der Umbau auf Ölfeuerung. Insgesamt 36 Lokomotiven erhielten diese Ausrüstung bis 1974. 44 1221, hier auf der Drehscheibe abgelichtet, gehört zu den umgebauten Maschinen. Als Besonderheit besitzt sie Scheibenvorlaufräder – ursprünglich ein Merkmal der (Übergangs-)Kriegslokomotiven. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Die beiden Brenner ragten von vorn unterhalb des Feuerschirms in den Stehkessel hinein, so dass die Flamme eine U-Form einnahm: Sie schlug zunächst zur Feuertür und wurde dann durch den Saugzug des Schlots oberhalb des Feuerschirms wieder in Richtung der Stehkesselvorderwand umgelenkt. Durch den langen Verbrennungsweg wurde eine gute Heizleistung erreicht.

Als Brennstoff wurde schweres Heizöl (Bunkeröl Klasse C) verwendet, das zum Verflüssigen erst auf etwa 80°C vorgeheizt werden musste. Dann floss es durch Schwerkraft über Leitungen vom Tender zu den Brennern. Hier wurde es von einem Dampfstrahl mitgerissen und zerstäubt in die Feuerbüchse geschleudert. Dieses Prinzip und das bei Umgebungstemperatur zähe Heizöl erfordern eine externe Dampfquelle beim Anheizen einer kalten Öllok.

Dies konnte eine stationäre Anlage oder auch eine andere Dampflok sein. Beide lieferten den erforderlichen Dampf über die Heizkupplung, die sonst der Versorgung angehängter Personenwagen diente.

Dieser Konstruktion folgend rüstete die Bundesbahn 1966 eine weitere Maschine aus Teilen einer ausgemusterten Öllok um.

Trotz der Eindrücke der ersten Ölkrise ließ die DB 1973/74 noch einmal drei Exemplare auf Ölhauptfeuerung umbauen, darunter die letzte aktive Lok des Bw Rheine – die 043 196-5.



Ein ungewöhnlicher Einsatz, der sich auch in der Spurweite Z nachbilden lässt: 44 215 ist am 28. Januar 1967 laut polternd mit vier der von 1960 Credé gebauten Großraum-Kesselwagen für das schwere Bunkeröl Klasse C, mit dem die ölgefeuerten Maschinen beheizt wurden, in Obervellmar unterwegs. Foto: Helmut Dahlhaus

Damit gab es insgesamt 36 Lokomotiven der Baureihe 44 Öl, ab 1968 als Baureihe 043 bezeichnet. Diesem Bautyp gehörte auch die letzte aktive Dampflok der DB an. Doch betrachten wir zunächst einmal die Betriebsgeschichte der Baureihe 44 Kohle, ab 1968 als Baureihe 044 geführt: Einsatzstellen waren u.a. die Bw Hamm (Westf.) und Ottbergen.

Im Raum Ottbergen und Bad Driburg führte der Weg der Lokomotiven vor schweren, gemischten Güterzügen auch über das berühmte Eisenbahnviadukt von Altenbeken.



Ebenfalls eine Aufnahme mit Reiz für die Modellbahn: 044 596-5 passiert am 26. Juni 1975 mit dem Kieszug Gdg 57979 die Südausfahrt des Rangierbahnhofs Gremberg. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Als der Dampfbetrieb hier zu Ende ging, wurden die Maschinen entweder ausgemustert oder zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck abgegeben.

Dort erlebten sie einen letzten Höhepunkt: Zum 31. Dezember 1974 war dort der Bestand auf 50 Exemplare angewachsen, die im schweren Güterzugdienst Kohle von den Zechen des Ruhrgebiets abfuhrten sowie sich im Stahlverkehr der Hüttenwerke nützlich machten.

Eine prominente Lok des Bw Gelsenkirchen-Bismarck war die im Sonderzugdienst tätige 044 508-0.



Im Februar 1977 präsentiert sich 044 508-0, die letzte DB-Schürzenlok, frisch lackiert für die anstehenden Abschiedsfahrten dem Fotografen im Rangierbahnhof Gelsenkirchen-Bismarck (Bild oben). Am Samstag, 21. Mai 1977 wurde die Dampflokomotive im Bw Gelsenkirchen-Bismarck dann mit einem großen Fest verabschiedet (Bild unten). Der Regelbetrieb endete am Tag zuvor. Beide Fotos: Udo Paulitz

Am 21. Mai 1977 fand in Gelsenkirchen ein Dampfabschiedsfest statt, mit dem Ende des Winterfahrplans 1976/77 endete dort der Dampfbetrieb. Etwas länger währte der Dampfeinsatz nur auf der Emslandstrecke, ebenfalls ein Domizil der Baureihe 44. Kohlegefeuerte Exemplare wurden erstmals in den sechziger Jahren im Bw Rheine stationiert und lösten im Erzverkehr nach Emden die leichtere Baureihe 50 ab, was höhere Zuglasten erlaubte. Ab Herbst 1968 wechselten die Kohleloks nach Emden.



5 Maschinen der Baureihe 044 gelangten in den siebziger Jahren als Bremslokomotiven zu den Bundesbahn-Versuchsanstalten Minden/ Westf. und München. Ausgerüstet mit Riggenbach-Gegendruckbremse simulierten sie hohe Zuggewichte bei Messfahrten.

Eingesetzt wurden sie von den Betriebswerken Mühldorf, Weiden und Crailsheim. Ihre letzten Fahrten erlebten sie im Sommer 1976 im Rahmen der Indienststellung von neuen Elektrolokomotiven der Baureihe 151.



Widmen wir uns nun den Einsätzen der ölgefeuerten Schwestern: Zunächst gelangten die umgebauten Maschinen nach Bebra, wo sie bisweilen sogar im Personenzugdienst eingesetzt wurden.

Als die Elektrifizierung weiter voranschritt, wurden sie ab 1962 nach Kassel und ab 1964 zum Bw Osnabrück Hbf abgegeben.

Auch in Osnabrück wurden sie mit der Elektrifizierung der Rollbahn in Richtung Hamburg überflüssig.



Bild links oben:
Auch die Moselbahn gehörte zu ihren Einsatzgebieten. 044 523-9 fährt am 23. Mai 1971 bei Pünderich auf das Hangviadukt zu. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bild links Mitte:
044 420-8 verlässt am 18. April 1972 mit einem Flüssigeisenzug den Bahnhof Bochum-Präsident. Foto: Joachim Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bild links unten:
Um 17.38 Uhr fährt am 3.8.1977 einer der letzten dampfgeführten Güterzüge durch den Lathener Einschnitt Richtung Süden. Hinter 043 121-3 laufen mehrere Behältertragwagen – darstellbar auch im Maßstab 1:220. Foto: Detlef Schikorr

So wurden sie zum Bw Rheine weitergereicht, das daraufhin seine 044, wie bereits beschrieben, an das Bw Emden abgab. Bis 1973 wurden alle „Öler“ in Rheine zusammengezogen, nachdem dieses Betriebswerk als Auslaufstelle bestimmt worden war.

Eingesetzt wurden die 043 aus Rheine in gemischten Plänen zusammen mit den Emdener 044 vor allem im schweren Erzverkehr auf der Emslandstrecke.

Jeweils zwei Maschinen bespannten 4.000-Tonnen-Züge von Emden Außenhafen bis nach Dortmund-Hörde.

Üblich war eine Baureihe 043 als Zuglok mit Vorspann durch eine weitere 043 oder 044. Bisweilen leisteten auch 042 den erforderlichen Vorspann.

Ursprünglich sollte der Dampfbetrieb bei der Bundesbahn 1974 enden, so dass der Umbau von drei weiteren Lokomotiven auf Ölhauptfeuerung im gleichen Jahr zunächst überrascht.



Märklins Modellvorlage war die 44 100, ab 1968 als 043 100-7 bezeichnet. Auch sie fand im Bw Rheine R ihre letzte Heimat. Foto: Sammlung Petkelis



Der große Kessel des Jumbos verschlang sehr viel Kohle. Daher wurden auf den Kohletendern, wie hier auf dem der 044 197-2, häufig Erhöhungen angebracht, mit denen die Ladekapazität erhöht werden sollte. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

die von der Raffinerie in Salzbergen, nur wenige Kilometer von Rheine entfernt, ausgehen. Das endgültige Ende der Dampflok wurde 1975 absehbar.

Auslöser war eine Zunahme der Transportleistungen aufgrund eines Wirtschaftsaufschwungs, der zu einem vorübergehenden Lokmangel führte.

So erhöhte sich der Einsatzbestand sogar noch einmal kurzfristig, sogar bereits abgestellte Lokomotiven wurden wieder in Betrieb genommen.

Trotzdem musste die Baureihe 044 in Emden den Dienst quittieren. Zum Ausgleich wurden 10 Maschinen von Rheine nach Emden umbeheimatet.

Eingesetzt wurde der Jumbo auch vor Kesselwagenzügen,



Zwei Aufnahmen aus der Glanzzeit der Baureihe 44, die zur Nachbildung im Modell einladen: 44 218 mit Schürze durchfährt aus Emden kommend, Ende der sechziger Jahre mit einem Erzzug in südlicher Richtung die Bahnhofseinfahrt von Rheine (Bild oben). Die Aufnahme entstand von der Überführung an der Neuenkirchener Straße. 44 1574 ist rückwärts fahrend mit einem Gannzug aus gedeckten Wagen unterwegs (Bild unten). Beide Fotos: Walter Patzke, Sammlung Petkelis



Einen interessanten, gemischten Güterzug befördert 044 247-5 durch das Fichtelgebirge (Bild oben). Er reizt zur Nachbildung im Modell. Die ölgefeuerte 043 574-2 (ex 44 1574) überquert am 14. September 1974 mit dem VW-Zug Dg 65661 die Raddebrücke bei Meppen. Das fehlende, vordere Führerstandsseitenfenster beweist ihren Bau als Kriegslokomotive. Fotos: Eckerle, Sammlung Petkelis (oben) und Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung (unten)

Am 5. August dieses Jahres verlässt 043 364-9 als letzte ausgebesserte Dampflok das AW Braunschweig. Danach führt jeder größere Schaden automatisch zur Ausmusterung. Die Bestandszahlen gehen nun kontinuierlich zurück.

1976 schrumpft der Einsatzbestand auf 13 (Bw Rheine) und 5 Exemplare (Bw Emden) zusammen. Die Lokomotiven leisten nun vor allem Bauzugdienste, erleben aber doch noch eine unerwartete, wenn auch kurze Renaissance im Erzverkehr. Bei den Eisenbahnern unbeliebt sind Vorspanndienste von Oldenburgern 221 vor den Ganzzügen in Richtung Ruhrgebiet.



In den letzten Wochen und Monaten des Dampfbetriebs nehmen die Sonderfahrten stark zu. Der letzte dampfgeführte Reisezug der DB verkehrte am 23. Oktober 1977 als D 26565 Emden - Rheine. Er bestand aus fünf Wagen des historischen Rheingolds und wurde von der 043 196-5 des Bw Rheine gezogen, die als Denkmalslok in Salzbergen erhalten blieb. Für die Nachwelt festgehalten wurde dieser Zug im Einschnitt von Lathen. Foto: Helmut Dahlhaus

Doch schon bald werden Dampfeinsätze auch auf der Emslandstrecke seltener. Nur noch zwei Baureihen stehen noch im Betriebsdienst: Während die schnellen Mehrzwecklokomotiven der Baureihe 042 ab dem Winter 1976/77 faktisch nur noch als Reserve dienen und selten auf die Strecke kommen, lassen sich mit Glück die schwereren 043 im Dienst ablichten.

Die DB besiegelt ihr Schicksal endgültig, als sie bestimmt, dass nach dem 26. Oktober 1977 keine Dampflokomotive mehr auf ihren Gleisen eingesetzt werden darf. Das Dampffahrverbot sollte ohne Ausnahmen bis 1985 – dem 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen – Bestand haben. Damit war die Ausmusterung auch der letzten Exemplare nur noch die logische Folge.



Bild oben:

Nachdem der letzte dampfgeführte Reisezug der DB Geschichte ist, rücken 043 196-5 und 042 113-1, die am 23. Oktober 1977 gemeinsam im Sonderzugseinsatz waren, in ihr Heimatbetriebswerk ein. Auf dem Schild an der Rauchkammertür steht „Nach 142 Jahren Dampflok-Abschied“. Foto: Helmut Dahlhaus

Bild rechts Mitte:

Am Mittwoch, 26. Oktober 1977 ist letzter Regeldampfzug der Bundesbahn. Nur das Bw Emden setzt an diesem Tag noch zwei Maschinen auf der Strecke ein. Der letzte dampfgeführte Zug besteht aus einem gelben Gerätewagen, den 043 903-4 gegen 15: Uhr in Oldersum wieder vom Bauzug abzieht und nach Emden zurückbringt. Foto: Wolfgang Bügel



Bild rechts unten:

Ein historischer Moment steht an. Nachdem beide Lokomotiven ins Bw Emden zurückgekehrt sind, werden sie noch einmal nebeneinander aufgestellt. 043 315-1 und 043 903-4 erhalten ihre historischen Schilder zurück, bevor das Feuer in ihnen für immer erlischt Foto: Wolfgang Bügel



1977 nehmen die Sonderfahrten noch einmal stark zu, denn das Interesse der Eisenbahnfreunde wird, das nahe Ende der Dampflok vor Augen, immer größer. Am 10. und 11. September 1977, rund einen Monat vor dem tatsächlichen Ende, wird die Dampflok offiziell verabschiedet. Nach dem Fest in Gelsenkirchen veranstaltet auch das Bw Rheine noch ein

Abschiedsfest (Titel: „1835 – Abschied von der Dampflok – 1977“) mit einem Tag der offenen Tür und Pendelfahrten zum Bahnhof.

Einer der letzten betriebsfähigen Lokomotiven fällt die traurige Aufgabe zu, den letzten dampfgeführten Reisezug der Bundesbahn, Zugnummer D 26565, bespannen zu dürfen.

Es ist die 043 196-5, heute als Denkmal am Bahnhof von Salzbergen aufgestellt, die häufig mit Sonderfahrten unterwegs war und sich daher bis zum letzten Tag gepflegt und gut im Lack zeigt.



Stellvertretend für die erhaltenen Lokomotiven der Baureihe 44 zeigen wir die 044 377-0. Sie ist heute im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen zu Hause und zeigt sich in einem guten Zustand.

Drei Tage vor dem letzten Einsatztag zieht sie am 23. Oktober 1977 eine aus fünf Wagen bestehende, historische Rheingold-Garnitur von 1928.

In den folgenden drei Tagen wird sie zwar angeheizt, doch das schwere Heizöl geht in Rheine bereits zur Neige. So verbringt sie die Zeit vor allem damit, den Brennstoff in den Tendern ihrer Schwestern aufzuheizen, damit er abgepumpt werden kann. Das tut sie auch am 26. Oktober 1977, als sie offiziell schon z-gestellt ist.

Die Lok beheizt den Tender der 043 475-3. Um Mitternacht verabschiedet sie sich mit der für das Ölleitungen-Ausblasen typischen Stichflamme – so wurde sie zur letzten unter Dampf stehenden Maschine. Obwohl offiziell nun ausgemustert, wird sie sogar am Folgetag noch mal angeheizt.

Am letzten Plantag schickte nur das Bw Emden zwei Dampfloks noch mal auf die Strecke: Der letzte dampfgeführte Zug, der Hilfszug 81453, bestand nur aus einem einzelnen gelben Gerätewagen. Am 26. Oktober 1977 kehrt die 043 903-4 gegen 15.15 Uhr ins Bw Emden zurück und wird abgerüstet, bevor ihr Kesselfeuer um 16.04 Uhr für immer erlischt. Was 1835 in Nürnberg begann, endet fast 150 Jahre später in Emden – die Dampflok ist nun Geschichte.

Ungewöhnlich viele Exemplare der Baureihe 44 blieben der Nachwelt erhalten, darunter sowohl öl- als auch kohlegefeuerte Exemplare, Maschinen der Bundes- wie auch der Reichsbahn. Immerhin 65 Maschinen sind es, die entweder komplett oder zumindest in Teilen bis heute existieren. Noch oder wieder betriebsfähig sind unseres Wissen nur drei Maschinen, für eine weitere ist die betriebsfähige Aufarbeitung projektiert.

Dass es so wenig betriebsfähige Jumbos gibt, dürfte vor allem an ihren hohen Betriebskosten liegen, die sie für Museumsbahnen uninteressant machen. Nicht umsonst waren die leistungsfähigen Lokomotiven mit ihrem großen Kessel als „Kohlefresser“ berüchtigt. Ebenso können sie mit ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 / 50 km/h (vorwärts / rückwärts) auf Hauptstrecken heute nur noch bedingt mithalten.

.....
: **Ausgewählte Informationen über den Jumbo:** :
: http://de.wikipedia.org/wiki/DRG-Baureihe_44 :
: <http://eisenbahnfreunde-zollernbahn.de> :
: http://wapedia.mobi/de/Baureihe_44 :
:
.....

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:
Sparda-Bank West
Kto.: 579 484
BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



Erleben, wie ein Märklin-Modell entsteht **Zu Gast in der Fabrik der Träume**

Anlässlich des 150-jährigen Firmenbestehens lud Märklin am 4. und 5. Dezember 2009 zu einem Tag der offenen Tür ein. Die Veranstaltung war einer der Höhepunkte und gleichzeitig auch der Abschluss des Jubiläumsjahres. Erstmals nach 50 Jahren öffneten zu diesem Anlass die Göppinger die Tore ihres Stammwerks 1 für die breite Öffentlichkeit. 10.000 Märklin-Freunde ließen sich die Gelegenheit einer Werksführung nicht entgehen. Trainini war für Sie dabei.

Recht kurzfristig erhielten wir die Einladung aus dem Hause Märklin. Weniger als ein Monat blieb, um den Terminkalender zu prüfen, An- und Abreise zu planen und sich zu entscheiden: Da es seit rund fünfzig Jahren keinen Tag der offenen Tür mit Werksführungen für die Öffentlichkeit mehr gegeben hatte, wollten wir uns die Gelegenheit nicht entgehen lassen.

Und so startete eine dreiköpfige **Trainini®**-Delegation zu noch nachtschlafener Zeit aus dem Ruhrgebiet in Richtung Süden, um die Zeit zu nutzen.

Gegen 10.30 Uhr trafen wir am Staufferpark in Göppingen ein, der Parkplatz dort schien noch gähnend leer. Von hier aus sollte es per Bus-transfer zu Märklins Werk 1, dem traditionellen Stammwerk an der Stuttgarter Straße, gehen.

Durch das berühmte und rätselhafte „Musterzimmer“ im Uhrenturm ist es wohl jedem Freund dieser Marke bekannt.

Der Bus stand auch wie angekündigt bereit, allein es fehlten die Fahrgäste. Uns überkam das mulmige Gefühl, dass irgendetwas nicht stimmen konnte oder aber, dass die Veranstaltung ein Reinform werden könnte. Zu gut hatten wir den Trubel der Märklin-Tage noch vor Augen. Wir stiegen also ein, vergewisserten uns über das Ziel des Busses und harrten der Dinge.

Am Stammwerk angekommen, strebten wir zu Fuß dem Werkstor zu und freuten uns über den vermeintlich ruhigen Tag, der uns bevorstand. Gerade um die Ecke gebogen, erblickten wir dann aber eine rund 200 m lange Menschenlange, in der es langsam aber sicher in das große Werksgebäude ging.

Eine halbe Stunde Warten versüßten wir uns mit einem Frühstück und warmen, alkoholfreien Getränken, denn auch die gab es auf dem Hof reichlich, weil Märklin begleitend den 1. Märklin-Christkindles-Markt aufgebaut hatte und sichtlich mit einem großen Besucherstrom gerechnet hatte. Hinter uns wurde die Schlange derweil immer länger und wir freuten uns, dass wir so früh angekommen waren.



Am 4. und 5. Dezember 2010 bot Märklin im Rahmen veranstaltete Märklin einen Tag der offenen Tür. Erstmals gab es zu diesem Anlass die Gelegenheit zu einer Besichtigung des Stammwerks, bezeichnet als Werk 1.

Den Einlass erreicht, stellten wir leider fest, dass Fotografieren im Firmengebäude nicht gestattet war – keine optimalen Voraussetzungen für einen Bericht, aber nicht zu ändern. Wir erhielten ein Faltblatt, das uns auf den Rundgang vorbereitete: Wir würden den gesamten Prozess der Entstehung eines Lokmodells in weitgehend chronologischer Reihenfolge erleben können. Nur die Phase der Vorarbeiten per CAD-Konstruktion war losgelöst davon am Ende vorgesehen.



Das Musterzimmer im Uhrenturm gilt als Ort vieler Märklin-Schätze aus allen Zeiten der Produktion dieser Firma.

Der Weg eines Modells beginnt in der Gießerei. Dort werden Zinkbarren eingeschmolzen, um mit dem flüssigen Metall anschließend die großen Formen ausgießen zu können.

Dampflokträder wurden während unseres Besuches gefertigt und wir sahen, wie die Gussbäume mit den daran hängenden Teilen ausgeworfen wurden und in einer speziellen Maschine die Gießlinge automatisch von den Ästen abgetrennt wurden.

Die anwesenden Mitarbeiter erklärten uns, dass Metall gegossen und Kunststoff immer gespritzt wird.

Als nächstes steht die Gussnachbearbeitung an: Die Rohlinge müssen entgratet werden, was mit drei verschiedenen Verfahren geschieht, nämlich dem automatischen, manuellen und dem Bürsten-Entgraten. Aus einem Kästchen durften die Werksbesucher Proben der gefertigten Räder in die Hand und als Souvenir mit nach Hause nehmen.

In die Rohlinge sind noch Bohrungen oder Fräsungen anzubringen, die für die spätere Montage wichtig sind.

Für uns völlig neu und unerwartet war, dass für diese Aufgaben sogar Roboter eingesetzt werden. CNC-gesteuerte Geräte haben wir ja erwartet, aber nicht eine Vollautomatisierung von solchen Teilschritten.

Wir fühlten uns glatt an ein Autowerk erinnert – das Werk ist an dieser Stelle moderner, als wir es erwartet haben!

Auf den ersten Blick relativ unspektakulär erschien die Abteilung Galvanik. Statt auf bewegte Maschinen schaute der Besucher hier auf viele flüssigkeitsgefüllte Behälter, in die Einzelteile



Wer immer die Zeit fand, wollte sich die vielleicht einmalige Gelegenheit nicht entgehen lassen. Und so bildete sich bald eine mehrere hundert Meter lange Menschenschlange vor dem Einlass zur Werksbesichtigung. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

der Fertigung eingebracht wurden. Die Prozesse liefen entweder manuell oder automatisiert ab. Um den Reiz dieses Produktionsabschnittes zu erkennen, muss man sich schon etwas mit der Galvanisierung beschäftigen haben.



Am Beispiel von Lokomotivrädern wurde die Zinkdruckgusstechnik vorgeführt, wie sie in der Spurweite Z bei Fahrwerken und Dampflokgehäusen zum Einsatz kommt. Die Räder wurden später nachbearbeitet und galvanisiert. So gewannen die Besucher einen Eindruck von den einzelnen Arbeitsschritten.

Unter diesem Begriff versteht man das elektrochemische Abscheiden von Metallionen und deren Niederschlag auf einem anderen Metall.

Dadurch entsteht ein metallischer Überzug. So wird mit dieser Technik beispielsweise ein aus Messing gefertigtes Spur-Z-Rad mit Nickel überzogen.

Ein solcher Überzug kann dekorative, z.B. ein anderes Aussehen, oder funktionale Gründe, z.B. Schutz vor Korrosion oder Verbesserung der elektrischen Leitfähigkeit, haben.



Die Guss-Nachbearbeitung, zu der Entgraten, Fräsen und Bohren gehören, läuft hoch automatisiert ab. Sogar Roboter kommen zum Einsatz. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Mittlerweile lassen sich mit dieser Technik sogar Kunststoffe beschichten. Verchromte Plastikteile im Modellbau zeigen das in vielen Bereichen. Aufgrund der in der Elektrolyse eingesetzten Säuren birgt der Bereich besondere

Unfallgefahren, die einzelnen Beschichtungstechniken sind in chemischer und elektrischer Hinsicht durchaus anspruchsvoll. Natürlich bleibt dem Kunden vieles davon verborgen.

Anschaulich und verständlich versuchte Märklin die Prozesse mit Musterstücken aus der Produktion zu machen, die im Zustand vor und nach einem Arbeitsschritt in einer Vitrine gezeigt wurden. Das erleichterte es, Vorgänge in geschlossenen Maschinen, Behältern und Kabinen nachzuvollziehen.

Für das ungeschulte Auge wurde es im vierten Besuchsabschnitt wieder interessanter: Zunächst erreichten wir die Stanzerei. Dort ließ sich das Entstehen eines Skischleifers für die Baugröße H0 nachverfolgen.



Am Beispiel eines einfachen Schlüsselanhängers führten die Auszubildenden die Spritzgusstechnik mit Kunststoffen vor. Die Schilder mit der Silhouette einer Dampflok der Baureihe 64 durften die Besucher nach dem Bedrucken als Andenken mitnehmen.

lichen Teils erfolgt weitgehend automatisiert. So waren wir froh, dass uns die einzelnen Maschinschritte wieder an Mustern gezeigt wurden.

Weiter ging es zur Vormontage. Hier werden einzelne Komponenten für die spätere Endmontage vorbereitet. Dazu gehören beispielsweise das Zusammensetzen von Getrieben oder Anbringen von Kabeln an elektronischen Bauteilen, die auch noch mit einem Träger als Lager verbunden werden wollen. Der menschliche Produktionsanteil ist hier schon wieder deutlich höher als noch beim Stanzen.

Dritter Produktionsschritt dieses Abschnittes war die Spritzgussabteilung. Weitgehend für das Auge unsichtbar, wird hier der Kunststoff aus verschiedenenfarbigen Granulaten eingeschmolzen und mittels Spritzdruck maschinell in die vorbereiteten Formen gepresst. Nach dem Abkühlen erfolgt der Auswurf, das Abtrennen vom Spritzling sowie das Entgraten, z.B. an den Formentrennkanten.

Wie schon in der Gussabteilung sind besonders die Formen beeindruckend, die aus vielen verschiedenen Teilen bestehen und aufwändig zusammengesetzt werden müssen. Die Arbeitstemperaturen und Drücke stellen hohe Anforderungen an die verwendeten Werkzeuge. Doch wo gehobelt wird, fallen auch Späne. So ist der Ausstoß der Maschinen natürlich auch auf seine Qualität zu kontrollieren und mangelhafte Teile müssen aussortiert werden.

Den späteren Modellen ist das natürlich nicht mehr anzusehen. Vielleicht kamen deshalb die Auszubildenden Märklins hier zum Einsatz: Sie hatten eine einfache Form gebaut, mit der flache Schilder in der Silhouette einer Dampflok der Baureihe 64 aus schwarzem Kunststoff gespritzt wurden. Sie sollten die Erinnerung an das Gesehene wach halten.

Aus einem Messingblech werden in mehreren, aufeinander folgenden Einzelschritten alle erforderlichen Formen herausgestanzt und die Teile Stück für Stück gebogen.

Aus den Erläuterungen der hier tätigen Mitarbeiter erfuhren wir, dass nur dieser Weg dazu führt, das Metall ohne Bruch in die gewünschte Form zu bringen.

Die Produktion auch dieses massenhaft erforderlichen

Zusammen mit den Besuchern gelangten die schwarzen Teilchen in die Farbgebung / Druckerei. Mittels Tampondruck erhielten sie einen zur Veranstaltung passenden Aufdruck und durften von den Anwesenden als Souvenir mitgenommen werden. Wie anspruchsvoll Lackieren und Bedrucken in der Praxis ist, ließ sich am H0-Modell der schwarzen Märklin-Jubiläumslok Baureihe 120 erleben.



In die Druckerei und Lackiererei gelangen überwiegend vormontierte Modelle. Selbst ein Spur-Z-Güterwagen, ebenfalls aus Kunststoff gespritzt, weist schon eine beachtliche Anzahl an Teilen auf, die zusammengesetzt sein wollen.

Das bereits in der Grundfarbe schwarz lackierte Gehäuse wurde von fleißigen Mitarbeiterinnen in ein Haltewerkzeug eingelegt und mit einer metallenen Lackierschablone bedeckt. Dann erfolgte von Hand der basaltgraue Lackauftrag im Bereich des Daches und der seitlichen Lüfter an dessen Rand. Nach einer Sichtkontrolle wurde jedes Modell abgelegt und zur Bedruckung weitergegeben.

Dieser Schritt erfolgt maschinell in einem spektakulär erscheinenden Tempo: Lässt sich der seitliche, rote Druck am Umlauf einer Dampflok noch gut nachvollziehen, fiel vielen Märklin-Freunden vor Staunen sprichwörtlich die Kinnlade herunter, als sie sahen, wie schnell das BR-120-Gehäuse in vielen Einzelschritten um sämtliche Druckfarben und Muster vervollständigt wurde.

Erstaunlich erscheint auch, dass die verwendeten Druckfarben unter den klimatischen Bedingungen der geschlossenen, aber einsehbaren Kabine binnen Sekundenbruchteilen getrocknet sein müssen, bevor der nächste Auftrag ohne Verschmieren erfolgen kann. Die Präzision, mit der jedes Element seinen korrekten Sitz auf der Längsseite findet, ist schlicht erstaunlich – der Bruchteil eines Millimeters würde bei einem Foto, einer Zeichnung oder einem Schriftbild schon gewaltige Unschärfen generieren.

Nun ist klar, warum Märklin das Drucken wie kein Zweiter versteht! Gern möchten wir zur dort gesehenen Technik noch ein paar Erläuterungen geben: Gearbeitet wird nach dem so genannten Tampondruckverfahren. Dafür wird das gewünschte Druckbild zunächst in die einzelnen Druckfarben zerlegt und dieses für jede einzelne als Vertiefungen in eine Metallplatte gearbeitet. Präzise müssen alle Bestandteile an ihrer Stelle sitzen, damit das Zusammensetzen gelingen kann.

In der Maschine wird eine Druckplatte dann zunächst mit der zugehörigen Druckfarbe überzogen, damit sich die Vertiefungen füllen. Die Oberfläche wird von einem geeigneten Werkzeug, das selbst keine

Farbe aufsaugt, abgezogen und erscheint anschließend wieder blank. Ein Tampon – ein Stempel aus elastischem Material ohne eigene Oberflächenform - wird nun auf die Metallplatte gepresst, bis er die Farbe vollständig aufgenommen hat.

Anschließend wird er auf das Modell aufgedrückt und gibt seine Farbe auf dessen Oberfläche ab. Diese Technik kann nur funktionieren, wenn auf dem Tampon selbst keine Farbe haften bleibt, die bei weiteren Vorgängen störend wirken kann. Das definiert einen Teil der Anforderungen an die Materialwahl des Tampons.



Während der Werksbesichtigung befand sich das H0-Modell 37530 der Märklin-Jubiläumslok Baureihe 120¹ zum 150-jährigen Bestehen des Unternehmens in der Produktion. Die Lackierung der basaltgrauen Dachpartie erfolgte von Hand mittels Schablonen, die aufwändige Bedruckung wird im Tampondruckverfahren durch Maschinen ausgebracht. Die Besucher konnten alle Arbeitsschritte gut verfolgen. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Ebenso wichtig ist sein Härtegrad, denn je nach Modelloberfläche muss er sich mehr oder weniger stark an Fugen oder Stege anpassen können, um seine Farbe auf die gesamte Oberfläche aufbringen zu können. Tendenziell kommen bei glatten Oberflächen, die geschweißte Außenwände wiedergeben daher härtere Exemplare als beim Bedrucken von Bretterwänden mit Metallprofilstreben zum Einsatz. Die Druckfarbe selbst darf auf dem Tampon nicht verlaufen.

Weiter ging es nun in die Automatendreherei mit Sonderdrehautomaten und CNC-Langdrehautomaten. In diesem Produktionsabschnitt entstehen die Zahnräder, Schnecken und auch bestimmte Zurüstteile wie z.B. Dampfpeifen für die Spurweite Z. Stolz führte man die kleinsten, hier gefertigten Teile vor, die eine mehrfache Vergrößerung erforderten, um sie detailliert betrachtet zu können. Für einen Zettie erschien das aus Gewohnheit natürlich weniger spektakulär als für H0-Bahner.

Mit dem nun folgenden Schritt 7 endete der Rundgang durch die Produktion. In einer langen Reihe saßen sich immer zwei Mitarbeiterinnen gegenüber und montierten aus den angelieferten Komponenten, die schon in der Herstellung zu sehen waren, fertige Lokomotiven. Konkret handelte es sich um das H0-Modell der Baureihe 39 für die Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs.

Am letzten Platz der Reihe erfolgte die Endkontrolle. Dafür wurde jedes Modell einer kurzen Sichtprobe unterzogen und seine Funktionsfähigkeit in einem Testkreis mit Weichen geprüft. Getestet wurden auch die verschiedenen Funktionen des Digitaldecoders, für die Rauchfunktion des Schornsteins wurde ein Testgerät eingesetzt, das durch Aufleuchten einer Kontrollleuchte die Spannungsversorgung anzeigte.

Klar war uns nun auch, dass kein Modell hier so ausgiebig durchgesehen und geprüft werden könnte, wie es ein Modellbahner zu Hause tun wird. Hundertprozentig ausschließen lassen sich einzelne, weniger auffällige Fehler durch diese Abschlussprüfung nicht. Trotzdem hat uns erstaunt, welchen Aufwand jedes Modell erzeugt.

Als kleiner Ausblick auf künftige Modelle schloss Märklin die Phase CAD / Konstruktion dem Herstellungsprozess hinterher.

Vorgeführt wurde, wie ein Modell am Rechner entsteht, Teil für Teil geplant und am Bildschirm zusammengesetzt wird.

Selbstverständlich wurden hier keine Geheimnisse aus dem nächsten Neuheitenprogramm verraten, als Beispiel musste wieder die Baureihe 39 herhalten.

Virtuell ließ sich nachverfolgen, wie es zu jedem einzelnen Schritt kam, der zuvor in der Produktion zu sehen war. Eine weitere Bildschirmanimation zeigte, wie die Gussform des Kessels mit flüssigem Zink gefüllt wird. Errechnet wurde hier, ob Temperaturveränderungen ausreichend hohe Fließfähigkeiten erlauben und der Guss alle noch so kleinen Details vollständig erreichen würde.



In der letzten Halle befanden sich Endmontage und Endkontrolle. Auf der Testanlage vorne rechts im Bild absolviert jedes Modell einige Runden, alle Funktionen werden überprüft. Erst danach gelangt es in die Verpackung. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH



Ein interessanter, aber auch anstrengender Tag geht zu Ende. Die **Trainini-Delegation**, bestehend aus Torsten Schubert (vorne links), Thorsten Braun (vorne rechts) und Chefredakteur Holger Späing (nicht im Bild) wartet auf den Pendelbus.

An einem anderen Stand demonstrierte ein Mitarbeiter, mit welcher Technik Geräusche von Vorbildlokomotiven aufgenommen, weiterbearbeitet und digital aufbereitet werden, um später Digitaldecoder damit bestücken zu können.

Mit vielen Besuchern, die wir in Göppingen getroffen und gesprochen haben, waren wir uns einig, dass dieser Werksbesuch den Eindruck, welchen Wert ein Märklin-Modell durch seinen Herstellungsaufwand verkörpert, nachhaltig geprägt hat.

Es ist halt nicht nur das Material, das ihn ausmacht, sondern die vielen, später nicht mehr sichtbaren Arbeitsschritte, die seine Qualität

und Haltbarkeit begründen und sich natürlich auch im Preis niederschlagen müssen.

Gewiss ist dies kein Freibrief für Märklin, Preise willkürlich und regelmäßig zu erhöhen, aber gleichwohl eine Lanze, die es zu brechen gilt, wenn eine Betrachtung sachlich und neutral erfolgen soll.

Nun war das Ende des langen Rundgangs erreicht. Bevor wir das Freie erreichten, gelangten wir aber noch in einen großen Raum, in dem Schauanlagen und Kinderspiele aufgebaut waren und so die Märklin-Welt aus Kundensicht zeigten. Lok- und Wagenmodelle durften hier auf Wunsch selbst montiert, Containerwagen farblich gestaltet werden. Passend zum Anlass der Veranstaltung gab es natürlich auch wieder einen Sonderwagen – allerdings nur in der Spurweite H0.



Die Werksbesichtigung hat einen Eindruck davon vermittelt, wie aufwändig die Herstellung eines Modells ist. Umso mehr freuen wir uns nun auf die Auslieferung der Spur-Z-Jubiläumslokomotive (Art.-Nr. 88530), die dem H0-Modell kaum nachsteht. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Hier präsentierten sich auch die Märklin-Auszubildenden mit ihrem Unternehmen und den darin vertretenen Berufsbildern.

Das geschah in gelungener und ansprechender Weise und zeigte Märklin als interessanten und vielseitigen Arbeitgeber.

Sie schätzen ihre Arbeit und sind Teil der „Fabrik der Träume“, wie Märklin sich selbst gern nennt.

Die gezeigte und erlebte Begeisterung ließen das laufende Insolvenzverfahren zeitweilig vergessen. Aus Märklin-Sicht galt es noch, diese in Geschäft zu münzen. Jeder Teilnehmer erhielt am Ausgang einen 5-Euro-Gutschein, der auf einen Kauf in der Märklin-Erlebniswelt angerechnet werden konnte.

Sie lieferten gleichzeitig einen Anlass, dort noch die Präsentation der Clubmodelle 2010 zu besuchen und sich als Insider ein Gläschen Prosecco oder Orangensaft zu gönnen. Während viele Erwachsene spontan in der Fundgrube fündig wurden oder sich mit Museumswagen eindeckten, erwartete den Nachwuchs dort ein großes Kinderprogramm.

So verließen wir, mit neuem Wissen und vielfältigen Eindrücken gesättigt, das Werk in Richtung Pendelbus-haltestelle.

Als wir das Gebäude verließen, staunten wir nicht schlecht:

Eine mehrere hundert Meter lange Menschen-schlange erblickten wir vor dem Eingang.



Zum Zeitpunkt der Veranstaltung waren die Handmuster der Clubmodelle 2010 überwiegend noch nicht fertig. Platzhalter in Form von Pappschildern nahmen ihren Platz in der Vitrine ein. Heute können wir jedoch dieses Bild des Jahreswagens für die Spurweite Z zeigen. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Das Ende ließ sich gar nicht erkennen, sondern führte schnurstracks um das gesamte Gebäude herum am Werkstor heraus zur Straße.

Die Erkenntnis, früh morgens gerade noch zur rechten Zeit gekommen zu sein, reifte schnell. Trotz recht kurzfristiger Einladung waren doch sehr viele Modellbahner dem Ruf Märklins gefolgt. Unter den

Besuchern, vor allem in der Märklin-Erlebniswelt fanden wir auffallend viele Kinder. Da müssen wir um die Zukunft der Modellbahn keine Bange haben, solange die Begeisterung dauerhaft gefördert wird.

Im Märklin-Museum fanden sie mit Schauanlagen, Kinderspielecke und dem Führerstand einer E10 reichlich Anreize für ihr phantasievolles Spiel. Kindereisenbahn und Karussell hatte Märklin zusätzlich organisiert, damit den Jüngsten nicht langweilig wird - lange Wartezeiten wie vor dem Werkstor sind eh nur von ihren Eltern auszuhalten.

Mit dem Besuch in der Erlebniswelt schlossen wir unsere Besichtigungstour. Der Tag der offenen Tür neigte sich dem Ende und eine lange Autofahrt wartete auf uns. Mit dem Pendelbus fuhren wir zum Stauferpark zurück. 2.500 kostenlose Parkplätze - heute Morgen noch gähnend leer - waren nun fast vollständig belegt.

Spätestens nun war klar: Der Tag der offenen Tür war ein voller Erfolg, die Idee einer Werksbesichtigung entwickelte eine unglaubliche Zugkraft auf die Freunde der Marke Märklin! Weil es das so lange nicht gegeben hatte, wollte sich diese vielleicht einmalige Chance kaum jemand entgehen lassen.

Und wer gesehen hat, wie eines seiner eigenen Modelle entsteht, dessen Blick auf die Miniaturen dürfte sich gehörig gewandelt haben. Erschienen sie zuvor nur fein und klein, so wuchs in den Stunden des Fabrikrundgangs die Erkenntnis, dass sehr viel Einsatz und Handarbeit diese Modelle zu wahren Schätzen macht. Wir kommen ins Träumen, aber das ist hier wohl normal...

Märklin-Bericht über den Tag der offenen Tür:
<http://www.maerklin.de/...> prüfen

Veranstaltungshinweis



Die Intermodellbau ist Europas größte Messe für Modellbau und Modellsport. Traditionell spielt die Modelleisenbahn hier eine große Rolle.

Jährlich kommen rund 100.000 Besucher zu dieser Ausstellung, die 2010 bereits zum 32. Mal stattfindet. Die Präsentation der einzelnen Sparten wurde überarbeitet und die Hallen neu aufgeteilt. Die Modellbahn ist nun direkt im Umfeld des Messezentrums zu finden.

Auch in der Spurweite Z erwarten die Besucher wieder eindrucksvolle Attraktionen:

- Der Freundeskreis der Spur-Z Hamburg zeigt den Fortschritt an der Modulanlage der Teilnehmer und präsentiert interessante Um- und Eigenbauten in der Vitrine.
- Jürgen Tuschicks neue Anlage „Königshausen“ mit romantischen Nebenbahnmotiven feiert in Dortmund eine Premiere.
- Karl-Friedrich Ahnerts Spur-Zm-Anlage nach RhB-Vorbild ist erstmals öffentlich zu sehen.

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.

Diesen Leser konnten wir zum Basteln motivieren:

Zunächst einmal vielen Dank für die vielen **Trainini**-Ausgaben, die mit viel Liebe, solidem Fachverstand und vor allen Dingen ehrenamtlich „Futter“ für jeden Zettie sind.

Nach zwei handlichen Z-Anlagen hatte ich noch jede Menge ungenutztes Material in meiner Krabbelkiste und im letzten Jahr eine ruhige Zeit.

Was bewundert und bestaunt ein Z-Anfänger wohl als erstes, bevor er mit seinem Hobby anfängt?

(...) Meine Frau hatte noch ein ungenutztes kleines Köfferchen mit Innenmaß von 30 x 25 cm. Im Internet konnte man einige „Bastler“ sehen, die sich erfolgreich an solch superkleine Mini-Anlagen gewagt haben.

Also frisch ans Werk und eine atemberaubend grenzwertig enge Flexgleisspirale in das Köfferchen gebaut und tausend neue Erfahrungen gemacht.

Mit einfacher 9V-Blockbatterie und kleinem Ein-Aus-Schalter ziehen die kleinsten Loks und ein Schienenbus ihre Kreise.

Deko-Material, Häuschen, Bäume und Preiserlein aus der Krabbelkiste vervollständigten das Werk, das in 4 Tagen vollendet war.

(...) Ich wünsche Ihnen ein erfolgreiches Jahr 2010 und viele neue Impulse für uns „Zetties“.

Harald Stoltze, Velbert



Ein ungenutztes Köfferchen bot Platz für eine kleine Anlage. Anregungen für die Gestaltung bot unserem Leser auch die Lektüre von **Trainini®**. Foto: Harald Stoltze

SMZ bringt die Überraschungsneuheit 2010:

Nur in der Februar-Ausgabe war vorab eine Ankündigung zu lesen, dass SMZ ein neues Modell herausbringt. Der genaue Typ wurde bis zur Ausstellung in Altenbeken geheim gehalten und fast zeitgleich am 13. März 2010 vor Ort und im Internet auf den SMZ-Seiten enthüllt.

Zuvor wurde die Spannung über einen Beitrag im Forum der Z-Friends Europe noch kräftig gesteigert.

Dabei wurde der Fokus gezielt auf sämtliches Rollmaterial gerichtet. Aufmerksame **Trainini®**-Leser wussten aber aus unserem Kleinserien-Neuheitenbericht bereits, dass es sich um das Modell einer Lokomotive handeln würde.

Durch den bewusst erzeugten Rummel erhielt die neue Diesellok der österreichischen Baureihe 2143 – Vorgängerin des „Herkules“ – die maximale Aufmerksamkeit.



In drei Farbgebungen erscheint bei SMZ die Reihe 2143 der ÖBB. Das Modell der 2143 051-7 trägt das attraktive Valousek-Farbschema Verkehrsröt / Achatgrau / Umbragrau. Foto: Sondermodelle Z

So staunten die Zetties nicht schlecht, als sie die typische und verbreitete Diesellok aus den Siebzigern gleich in zwei Varianten – Jaffa-Lackierung und altgrüne Museumsmaschine – zu sehen bekamen. Als drittes Modell, das in Altenbeken noch nicht zu sehen war, erscheint die 2143 051-7 im Valousek-Farbschema, die wir hier auf einem Herstellerfoto zeigen.

Nach Abschluss des Fahrtests lesen Sie bei uns in der nächsten Ausgabe einen ausführlichen Bericht über diese bemerkenswerte Neuheit. Hat sie das Zeug zur Neuerscheinung des Jahres 2010?

Neues vom Filmprojekt in Rheine:

Seit 2007 läuft in Rheine, der Heimat des letzten DB-Dampflokbetriebswerks, ein Filmprojekt über die rund einhundertfünfzigjährige Eisenbahngeschichte der Stadt. Viele Zeitzeugen, Sammler historischen Materials und Unterstützer haben sich seither gemeldet und an diesem Filmprojekt mitgearbeitet.

Mittlerweile wurde die Arbeit sogar als bewundernswertes, ehrenamtliches Projekt ausgezeichnet und sogar öffentlich gefördert. **Trainini®** ist stolz darauf, an diesem Projekt teilhaben zu dürfen. Da sich immer mehr Menschen gemeldet haben, die wertvolles Material oder wichtige Informationen beisteuern konnten, musste die Fertigstellung des Films bereits mehrfach verschoben werden.



Neuer Zieltermin ist der Sommer 2011, aber dennoch wenden sich die Metropoli-Filmfreunde wieder an die Öffentlichkeit: Informiert wird über den aktuellen Projektstand durch eine Fotoausstellung in der Hauptstelle der Sparkasse Rheine (Anschrift: Kardinal-Galen-Ring 33), die am 8. März 2010 vor geladenen Gästen eröffnet wurde.

Öffentlich zugänglich ist die Ausstellung zwischen dem 9. und 26. März 2010 jeweils von 8:15 bis 16:30 Uhr. Damit verbunden ist die Hoffnung, dass sich wieder Personen melden, die sich angesprochen

fühlen und weitere „Schätze“ beisteuern können. Aktuelle Informationen zum Filmprojekt finden Sie unter <http://www.metropoli-filmhistorie.de>.

Zu den Exponaten gehört auch die Urkunde, mit der das ehrgeizige Projekt ausgezeichnet wurde. Der Rahmen, in dem sie präsentiert wird, wird seitlich von zwei weiteren eingefasst, in denen die Logos der unterstützenden Firmen und Personen zu finden sind. Aus dem Kreise der Spur Z ist das neben **Trainini®** auch die Familie von Andreas Petkelis (1zu220-Modelle) mit ihrem Foto- und Filmarchiv.

Eine wichtige Auszeichnung für Märklin:

Wie die Südwest-Presse berichtete, hat Märklin von der „Initiative Zink“ den ersten Preis in der Kategorie „Außergewöhnliche konstruktive und gießtechnische Lösungen“ erhalten, womit die hohe Gießperfektion des Hauses ausgezeichnet werden soll. Verliehen wurde die Auszeichnung zum bereits dritten Mal während der Eröffnungsveranstaltung der internationalen Fachmesse Euroguss 2010 in Nürnberg.

An der Bewertung, aus der Märklin als Sieger hervorging, hatten 24 Zinkdruckgussstücke teilgenommen, die innerhalb der letzten 18 Monate produziert wurden. Märklins Gewinnerobjekt war der Wagenboden eines H0-Güterwagens (Art.-Nr. 47070).

„Der Wagenboden wurde mit feinsten Detaillierungen und Ausprägungen sowie mit großen Durchbrüchen, dünnen Verstrebungen und maßgenauen Bohrungen gegossen. Die optimale Formfüllung - trotz der Durchbrüche und Verstrebungen - stellt eine große technische Herausforderung an den Gießer und das Gießwerkzeug dar.“, sagte Dr. Franz Josef Feikus, Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie (BDG), zur Entscheidung der Juroren.

Messen mit Spur-Z-Höhepunkten:

Zwei wichtige Messen mit Spur-Z-Beteiligung stehen in nächster Zeit an. Vom 25. bis 28. März 2010 findet erstmals in Karlsruhe die Faszination Modellbau statt. Es handelt sich dabei um die erste Publikumsmesse nach der Neuheitenpräsentation in Nürnberg (Spielwarenmesse).

Die Fahne für die Spurweite Z werden seitens der ideellen Aussteller dort die Interessengemeinschaft Spur Z und der Stammtisch Stuttgart des Z Club 92 mit ihren Anlagen hochhalten. Interessante Fotomotive sind damit garantiert.

Gleich drei hochkarätige Spur-Z-Exponate gibt es dann während der 32. Intermodellbau 2010 in Dortmund zu sehen.

Nach zwei Jahren kehren die Stammtischler des Freundeskreises der Spur-Z Hamburg an die Ruhr zurück.

Auf ihrer Anlage werden wichtige Sequenzen für das **Trainini Jahresvideo 2010** gedreht, das sich hauptsächlich mit dem diesjährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen befassen wird.



Eine Intermodellbau-Impression aus den vergangenen Jahren in einer größeren Spurweite zeigt diese Aufnahme. Foto: Messe Westfalenhallen Dortmund

Erstmals in Dortmund zu sehen ist Jürgen Tuschicks Modulanlage „Königshausen“, die erst wenige Auftritte in der Öffentlichkeit absolviert hat – darunter aber keinen im Einzugsgebiet der Intermodellbau.



Reizvoll sind die dort gezeigten Motive, die mit Geschick, Liebe zum Detail und stets einer Prise Humor erstellt wurden.

Karl-Friedrich Ahnert ist fast schon ein Stammgast auf der Intermodellbau. Dieses Jahr präsentiert er eine völlig neue Anlage, die wie gewohnt nach Vorbildern der meterspurigen Rhätischen Bahn gebaut worden ist. Damit ist auch die Schmalspurweite Zm in Dortmund gut vertreten.

Trainini ZFE Wunschmodellumfrage 2009 endgültig zu Ende:

Zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe ist die **Trainini ZFE Wunschmodellumfrage 2009** bereits beendet. Letzter Abgabe- und Einsendetag war der 13. März 2010. Einmalig wegen des Treffens in Altenbeken war die Rücksendefrist zuvor verlängert worden.

Geschätzt rund 100 Teilnehmer dürften sich an der Wahl der Wunschmodelle für eine Realisierung in Kleinserie beteiligt haben. Die Gewinner wurden während der Veranstaltung in Altenbeken ermittelt und sind zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe bereits persönlich benachrichtigt worden.

Die Namen der Sieger veröffentlichen wir in der April-Ausgabe. Sobald alle Stimmen ausgezählt und ausgewertet sind, geben wir dann auch die gewählten Modellvorschläge bekannt.

Bericht über Altenbeken folgt im April:

Da das 3. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken zu nahe an unseren Redaktionsschluss ragte, konnten wir den Bericht über die wichtigste und wohl größte Spur-Z-Veranstaltung 2010 nicht mehr in dieser Ausgabe unterbringen.

Selbstverständlich werden wir uns diesem Ereignis ausführlich und in angemessener Form widmen. Unseren Bericht lesen Sie in der April-Ausgabe 2010 von **Trainini®**. Veröffentlicht werden dann auch die Gewinner der Verlosung zur Wunschmodellumfrage 2009, die ja ebenfalls während des Treffens in Altenbeken gezogen wurden.



Veranstaltungshinweis

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Termine 2010

- 22.05. - 23.05.2010 Pfingstdampf
- 19.06. - 20.06.2010 Modellbahntage
- 11.09. - 12.09.2010 Herbstdampf
- 05.12.2010 Weihnachtsmarkt

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

- 30.05.2010, 06.06.2010, 13.06.2010, 20.06.2010, 27.06.2010,
04.07.2010, 11.07.2010, 18.07.2010, 25.07.2010, 01.08.2010,
08.08.2010, 15.08.2010, 22.08.2010, 29.08.2010, 05.09.2010,
12.09.2010, 19.09.2010, 26.09.2010.

jeweils von 11:00 Uhr - 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen. Für die 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, vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Thorsten Braun

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@trainini.de.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@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 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 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 unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://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.

Alle Beiträge, 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.