

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

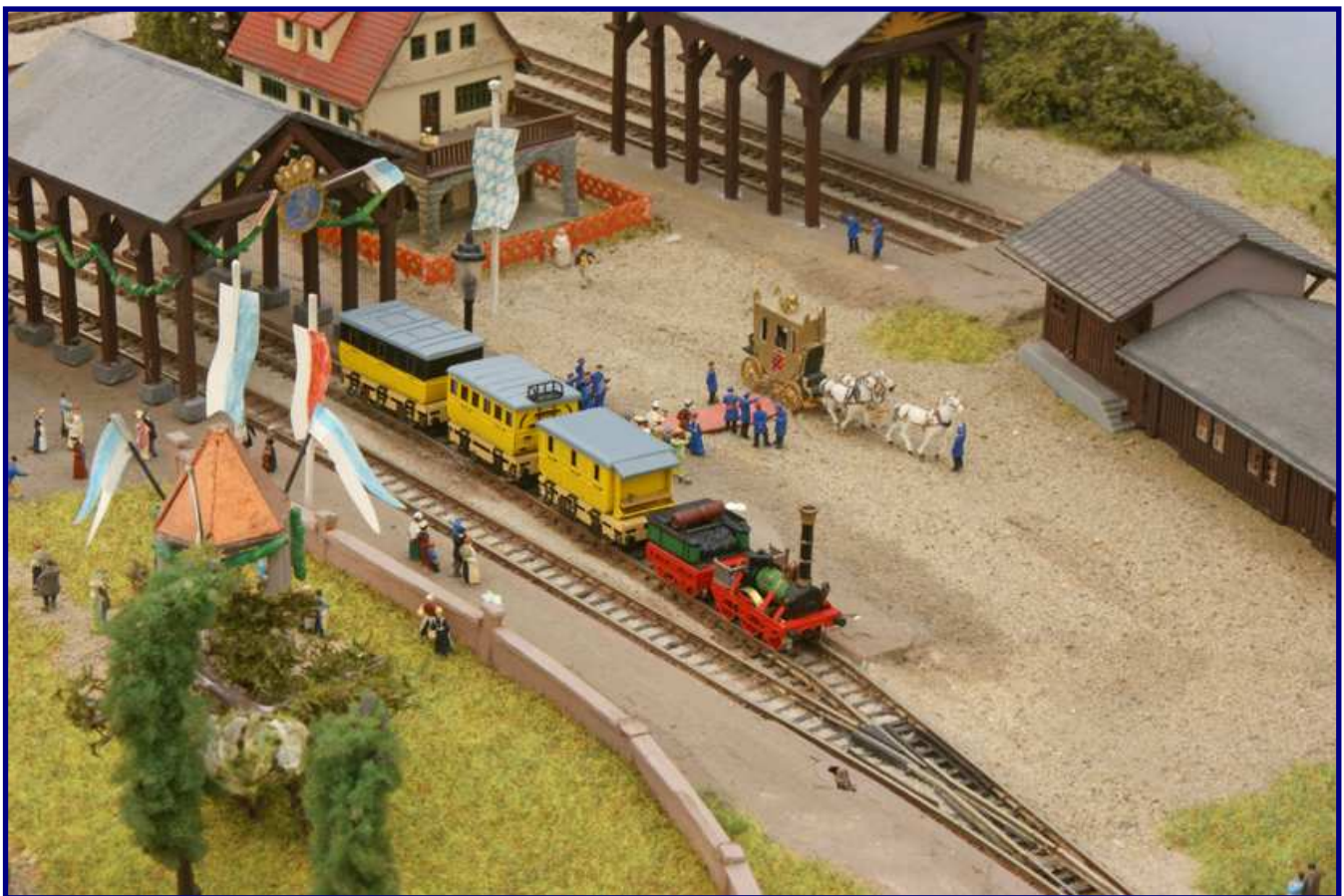
www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Die Anfänge der deutschen Eisenbahn

175 Jahre deutsche
Eisenbahnen

Intermodellbau 2010
Leser-Wunschmodelle

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

so langsam geht das Frühjahr schon wieder zur Neige und wir nähern uns dem Sommer. Damit haben wir bereits die diesjährigen Frühjahrmessen absolviert und verlassen die klassische Hochsaison der Modellbahnbasteleien.

Auf den Sommer möchten wir sie mit den Ergebnissen aus unserer Wunschmodellumfrage einstimmen, die schon sehnsüchtig erwartet und häufig angefragt wurden.



Holger Späing
Chefredakteur

Wir freuen uns, Ihnen heute endlich alle Fragen beantworten zu können. Einige Modelle sind hinsichtlich ihrer Platzierung wahrhaft eine Überraschung, andere haben mittlerweile schon Einzug in das Spur-Z-Sortiment gefunden. Wir hoffen natürlich, dass diese Aktion dazu beitragen kann, Lücken im Programm zu schließen und gleichzeitig das wirtschaftliche Risiko von Doppelentwicklungen weitgehend auszuschließen.

Lesen Sie heute, wie Ihr persönlicher Favorit abgeschnitten hat. Wir werden selbstverständlich darüber berichten, wenn Modelle aus dieser Liste als Neuheit angekündigt oder ausgeliefert werden.

Passend dazu und zum (vorläufigen) Ende der Bastelsaison haben wir einen Eigenbauvorschlag für unsere Leserinnen und Leser. Märklin hatte bereits mit dem Museumswagen 2009 die Idee einer Leig-Einheit aufgegriffen, aber nicht konsequent umgesetzt. Daran knüpfen wir heute an und zeigen, wie mit vertretbarem Aufwand aus zwei Wagen eine Leig-Einheit entsteht.

Geübten Bastlern bietet dieser Vorschlag sogar noch Steigerungsmöglichkeiten über das beschriebene Maß hinaus. Wenn Sie sich herausgefordert fühlen, stellen wir Ihr Ergebnis gern hier vor.

Viel Neues gab es auch auf der Messe Intermodellbau in Dortmund. Gleich drei Spur-Z-Anlagen waren dort vertreten und zeugten vom hohen Niveau, das unsere Baugröße längst erreicht hat. Dem mussten auch die Freunde größerer Spurweiten Anerkennung zollen. Ein Spur-N-Bahner bedauerte, dass es derart viel Eigeninitiative und vor allen die damit verbundenen Netzwerke in seiner Nenngröße nicht existieren.

Neuheiten gab es in Dortmund natürlich auch zu entdecken. Diese stellen wir im Messebericht ebenfalls vor und verweisen ergänzend auch auf unsere Kurzmeldungen am Ende dieser Ausgabe.

Damit sind wir beim Titelthema der heutigen Ausgabe angekommen: Wir beginnen unsere Jubiläumsberichterstattung zu „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“ mit einem großen Bericht über die Kinderstube der deutschen Eisenbahn. Wir orientieren uns an den definierten Modellbahnepochen und versuchen, existierende Spur-Z-Modelle einzubinden.

Denn ganz ohne Vorbild geht es natürlich nicht – aber das ist ja auch nicht gewollt. Schließlich wollen wir Betrieb machen und das so authentisch wie möglich. Deshalb wünsche ich Ihnen nun viel Vergnügen bei der Lektüre und viele neue Erkenntnisse!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Sie haben gewählt.....4

Vorbild

Die Pionierzeit der Eisenbahn (1835 – 1920).....10

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Leicht(gemacht)er Eilgüterzug.....26

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

Eine Rundreise in Dortmund.....32

Zetties und Trainini im Dialog.....45

Impressum.....51

Wir danken Andreas Petkelis für das Anfertigen der Fotos für unseren Vorbildbeitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Mai 2010

Titelbild:

Die Fahrt der ersten deutschen Eisenbahn erfolgte am 7. Dezember 1835 im Rahmen eines großen Festaktes. Die öffentliche Teilnahme war trotz verbreiteter Skepsis sehr rege. Railex hat die Vorbereitungen der Premierenfahrt bereits vor einigen Jahren in einem Diorama festgehalten.

Wunschmodellumfrage 2009

Sie haben gewählt...

Viel Zeit verging seit dem Start der Wunschmodellumfrage 2009 bis zu den heute veröffentlichten Ergebnissen. Nicht jedem dürfte der Weg bis zum Abschluss noch gegenwärtig sein. Kurz zusammengefasst zeigen wir deshalb, was in der Zwischenzeit geschah und erläutern, wie es nun mit den Ergebnissen weitergehen soll.

Ein ganzes Jahr ist vergangen, seit wir gemeinsam mit den Z-Friends Europe die Wunschmodellumfrage gestartet haben. Deshalb wollen wir in einer kurzen Zusammenfassung noch einmal Revue passieren lassen, was in der Zwischenzeit geschah und unseren Leserinnen und Lesern gleichzeitig erläutern, welche Gründe es für die einzelnen Schritte gab.

Durchgeführt wurde unsere Umfrage in drei Schritten: Am Anfang stand das Sammeln der Vorschläge über Themenbeiträge im Forum der Z-Friends Europe. Die sich daraus ergebende Sammlung war zu groß, um aussagekräftige Ergebnisse in einer Abstimmung zu ermitteln.

Angesichts der zu erwartenden Teilnehmerzahl hätten sich die Stimmen auf viele Modelle verteilt, die eine erkennbare Differenzierung der vorhandenen Wünsche nach Epochen, Traktionsarten, Bahnverwaltungen oder Themengebiete nicht mehr zugelassen hätten. Damit hätte die Umfrage an Aussagekraft für die Hersteller verloren.

Zwischengeschaltet waren als nächstes vier Juroren, die Redaktion war daran nicht beteiligt. Ausgewählt wurden sie dahingehend, dass eine paritätische Besetzung des Gremiums mit Herstellern und Kunden sowie den europäischen Modellbahnhauptmärkten Deutschland und der Schweiz gewährleistet war.

Die Aufgabe der Juroren bestand darin, die eingegangenen Vorschläge auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen und abzuschätzen, ob eine wirtschaftliche Fertigung in Kleinserie überhaupt möglich erscheint. Damit sollte sichergestellt werden, dass umgesetzte Wunschmodelle nicht den üblichen Preis von Kleinserienmodellen sprengen. Als Schmerzgrenze für Kleinserienlokomotiven betrachten wir 500,00 EUR, sofern mehr als nur eine Handvoll Handarbeitsmodelle hergestellt werden sollen.

Apropos Kleinserienmodelle: Die Wunschmodellumfrage war ausdrücklich und ausschließlich dazu bestimmt, Lücken für die Kleinserienhersteller aufzudecken und quantitativ zu unterlegen. Wünsche an die Großserie, allen voran Märklin, wären separat zu ermitteln. So sehen wir als Redaktion einige der zur Abstimmung gestellten Vorschläge durchaus kritisch und betrachten deren Ergebnisse skeptisch.

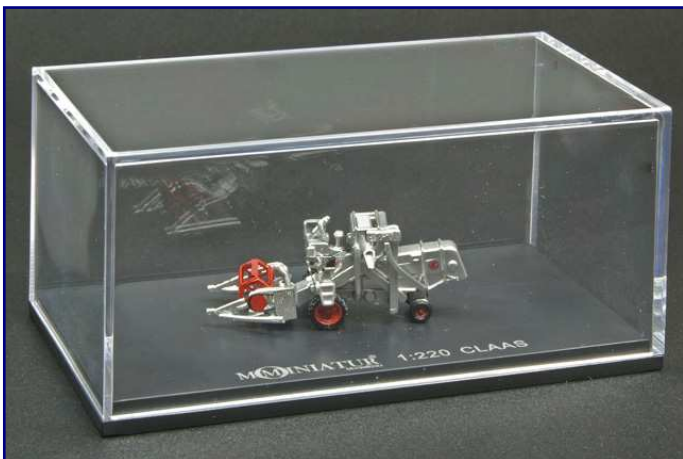


Als Beispiel soll die Baureihe 01 dienen. Hierbei handelt es sich um Deutschlands bekannteste Schnellzugdampflok und prominenteste Vertreterin der Einheitsdampflokomotiven. Ihr Absatzpotenzial dürfte unserer Einschätzung nach alle anderen Dampflokomotiven übertreffen. Das weiß im Zweifel auch Märklin, wo das Vorbild bereits in den Spurweiten 1 und H0 umgesetzt wurde.



Mit einem Großserienmodell ist in der Spurweite Z – ähnlich wie bei der Baureihe 64 – daher nach unserer Einschätzung grundsätzlich jederzeit zu rechnen. In den letzten Jahren wurden viele Wunschmodelle sukzessive abgearbeitet, darunter bei der elektrischen Traktion die E10³ „Bügelalte“ und aktuell bei den Diesellokomotiven die V200⁰. Ein Kleinserienmodell der 01 mit entsprechend höherem Preis trüfe also vermutlich auf viele abwartende Kunden.

Anders sieht es bei Modellen aus, die deutlich weniger populär sind, beim Vorbild keine zentrale Rolle spielten, keine oder nur wenige Varianten zulassen oder mit heutiger Märklin-Technik nicht glaubhaft umzusetzen sind.



Als Beispiel dafür sehen wir die Baureihe 181 der DB. Ihr flacher Aufbau unterscheidet sie von anderen Lokomotiven, die in der Entwicklungsgeschichte der DB-Einheitslokomotiven stehen. Mit einem Fünfpolmotor scheint sie nicht glaubhaft umsetzbar, solange dieses Merkmal auch für das Modell gelten soll. Ähnlich verhält es sich bei Lokomotiven, deren Fahrwerk nicht als Basis für andere Umsetzungen Verwendung finden kann (Baukastenprinzip).

Interessante Preise gab es zu gewinnen, darunter zwei Wagenpackungen von FR Freudenreich Feinwerktechnik (Bild oben: Hauptpreis) und Mo-Miniatur (Bild unten: 3. Preis).

Die Juroren haben freilich nicht immer diese Einschätzung geteilt, waren aber nicht an Weisungen oder Vorgaben gebunden. Eine wichtige, vorab zu beantwortende Frage war,

wie viele Modelle je Kategorie zur Auswahl gestellt werden sollen. Als sinnvoller Kompromiss erwiesen sich maximal acht Vorschläge. Eine Ausnahme bildete nur die Kategorie 4.2 „Sonstiges Zubehör“, weil dort lediglich fünf Vorschläge eingegangen waren.

Um die jeweils acht Modellvorschläge zu ermitteln, die zur Abstimmung gestellt wurden, fanden über ein Punktesystem individuelle Vorbewertungen durch jeden Juroren statt: Die Zahl aller Vorschläge in einer Kategorie bestimmte die mögliche Höchstpunktzahl, die an den Favoriten vergeben werden durfte. Bis herunter zu einem Punkt durfte nun jedes einzelne Modell bewertet werden. Nach Addition aller Bewertungen ergaben sich daraus die acht Vorschläge.

Diese wurden in den Stimmzettel aufgenommen, mit dem die Leserinnen und Leser anschließend ihre Wunschmodelle wählen durften. Bis zu drei Stimmen je Kategorie waren erlaubt.

Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, wurde für die Abstimmung ein Weg gewählt, der Nicht-Kleinserien-Interessierte zu Lasten einer hohen Teilnehmerzahl davon abhalten sollte, den Wahlausgang zu verfälschen:

- Die Teilnahme an der Verlosung war unabhängig von der Stimmabgabe möglich und auch nicht verpflichtend. Wer wollte, durfte also anonym bleiben. Wer sich nur sein Losglück sichern wollte, brauchte anders herum auch nicht zu wählen.
- Die Abstimmung erfolgte beleghaft, erforderte also in der Regel einen kleinen Portoaufwand. Das setzte schon echtes Interesse voraus.
- Auf den beiden Ausstellungen, auf denen Stimmzettel und Lose eingeworfen werden konnten, lagen die Blankoexemplare nicht frei aus. Sie wurden vorab von den Teilnehmern ausgedruckt oder auf Nachfrage ausgegeben, wenn sie vergessen wurden. Besucher, die eher zufällig auf die Gewinnmöglichkeit aufmerksam wurden, haben sich so nicht beteiligt.

Wichtig ist auch noch der Faktor Zeit. Die Abstimmung war ursprünglich auf zwei Monate zwischen Anfang Dezember 2009 und Ende Januar 2010 angesetzt. Seit Auswahl der Vorschläge waren also schon acht Monate vergangen. Der lange Zeitraum sollte sicherstellen, dass nicht tagesaktuelle Themen, z.B. eine Diskussion im Forum, überdurchschnittlich hohen Einfluss auf die Stimmabgabe nehmen und ein objektives Bild verzerren.

Als die Stimmabgabe kurz vor Weihnachten 2009 zunahm und schließlich auf dem erreichten Niveau verharrte, entschloss sich die Redaktion, diese dritte Phase der Wunschmodellumfrage zu verlängern. Als letzter Einsendeschluss wurde der erste Veranstaltungstag des 3. Internationalen Spur-Z-Wochenendes in Altenbeken bestimmt.

Daraus ergab sich eine weitere Möglichkeit, Stimmzettel auch persönlich zurückzugeben. Aus allen Einsendungen wurden dann am Sonntag während der Veranstaltung die Gewinner der Verlosung gezogen. Wir hatten Glück, dass zwei der fünf glücklichen Gewinner persönlich anwesend waren. Für einen Dritten konnte ein Bekannter schließlich den Gewinn mitnehmen und übergeben.

Umsetzung von Wunschmodellen:

Einige Wünsche aus der Vorschlagsliste wurden noch während der laufenden Umfrage umgesetzt oder folgten kurz nach dem Ende der Abstimmung. In allen Fällen dürften sie also schon während des laufenden Prozesses in der Entwicklung gewesen sein.

Beispielhaft genannt sie die Ee 3/3 von Z-Modellbau. Sie schnitt bei den ersten eingehenden Bögen noch gut ab. Als bekannt wurde, dass sie die nächste Neuheit dieses Herstellers sein wird, brachen die Stimmen für sie sofort ein – was ja auch zu erwarten war.

Eine Aufstellung der während oder kurz nach Ende der Umfrage realisierten Modelle (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) mit Hinweis auf den verantwortlichen Anbieter (Klammerzusatz) geben wir im Folgenden. Früher gelieferte oder angekündigte Kleinserienmodelle, die bei Sammeln der Vorschläge längst bekannt waren, sind nicht explizit aufgeführt:

Elektrische SBB-Rangierlok Ee 3/3

→ in Auslieferung bei Z-Modellbau (diverse Berichte, zuletzt Anmerkung 4/2010)

Dieselelektrische Lokomotive EMD Class 66

→ in Entwicklung beim Z-Club GB, Graham Jones (siehe Bericht Märklin-Tage 2009)

LKW-Transport-Flachwagen „Rollende Landstraße“

→ Mittelwagen (vermutlich als Bausatz) in Entwicklung bei Norm24 / Detlev Stahl

Flurförderfahrzeuge, Gabelstapler

Landwirtschaftliche Fahrzeuge, Traktoren und Mährescher

→ neuer Gabelstapler bei Mo-Miniatur in Auslieferung (siehe Messebericht)

→ Mährescher „Claas Europa“ in Auslieferung bei Mo-Miniatur

→ Heuwagen und Güldner-Traktor angekündigt bei Mo-Miniatur (siehe Messebericht)

Hochspannungsmasten

→ erschienen bei Z-Railways (siehe Februar-Ausgabe 2010)

Briefkästen hängend und stehend

→ in Auslieferung bei Rolfs Laedchen (siehe Altenbeken-Bericht April 2010)

Damit sind wir nun an der Stelle angekommen, an der die Wunschmodelle innerhalb der einzelnen Kategorien nach Stimmzahl geordnet und veröffentlicht werden sollen:

Kategorie 1.1 – Dampflokomotiven

41 Stimmen

Baureihe 64 (DRG / DR) / Baureihe 064 (DB)

27 Stimmen

Baureihe 01 (DRG / DR) / Baureihe 001 (DB)

25 Stimmen

T3 (pr. Staatsbahn) / Baureihe 89⁷⁰ (DRG / DR / DB) mit Antrieb

23 Stimmen	Baureihe 66 (DB)
19 Stimmen	Baureihe 45 (DRG / DB)
15 Stimmen	Baureihe 75 (DRG / DB)
12 Stimmen	Lokomotive / Baureihe 18 201 (DR)
8 Stimmen	C 5/6 (SBB)

Kategorie 1.2 – Elektrolokomotiven

33 Stimmen	E 91 ⁹ / BR 191 (DRG / DB)
28 Stimmen	E 63 / Baureihe 163 (DRG/DB)
27 Stimmen	E 60 / Baureihe 160 (DRG / DB)
24 Stimmen	Baureihe 181 / 181 ² (DB)
16 Stimmen	E 04 (DRG) / BR 104 / 204
13 Stimmen	Re 4/4 ¹ (SBB)
11 Stimmen	Ae 8/14 18501 (SBB)
5 Stimmen	Ee 3/3 (SBB)



Die E63 wäre in der praktischen Umsetzung wohl ein Fall für Z-Modellbau. Bei den Lesern kam sie jedenfalls gut an – einige legten jedoch Wert darauf, dass es diese Bauform sein solle! Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Kategorie 1.3 – Diesellokomotiven

46 Stimmen	V 90 / Baureihe 290 (DB)
33 Stimmen	V 80 / Baureihe 280 (DB)
20 Stimmen	V 100 „DDR-V100“, Baureihe 110 (DR) / Baureihe 202 (DB AG / Deutschland)
20 Stimmen	Vossloh G 1206 / G 1700 BB (Deutschland)
13 Stimmen	V 60 / Baureihe 106 „DDR-V60“ (DR) / Baureihe 346 (DB AG)
10 Stimmen	BR 214 „V100 neu“ / Baureihe 1214 (EBA-Register) / Baureihe 262 (DB AG)
8 Stimmen	EMD Class 66 (Deutschland / Europa)
7 Stimmen	ALCO HH (USA)

Kategorie 1.4 – Triebwagen / Triebzüge

31 Stimmen	ETA 150 / Baureihe 515 (DB)
29 Stimmen	ET 85 (DRG) / BR 485 (DB)
25 Stimmen	Baureihe 420 „S-Bahn“ (DB)
25 Stimmen	Baureihe 612 (DB AG)
20 Stimmen	ETA 176 / Baureihe 517 (DB)
18 Stimmen	Cle 2/4 „Roter Pfeil“ (SBB)
18 Stimmen	Baureihe 403/404 (DB)
17 Stimmen	Baureihe 425 (DB AG)



Als Sieger über alle Kategorien ging die schwere Vershubdiesellok der Baureihe 290 hervor. Dass sie das größte Wunschmodell sein würde, damit dürfte kaum jemand gerechnet haben. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Kategorie 2.1 – Güterwagen

41 Stimmen	Leig-Einheit „Leichter Eil-Güterzug“ (DRG / DR / DB)
37 Stimmen	Gedeckter Wagen „Bauart Oppeln“ (DRG / DR / DB)
34 Stimmen	Muldenkippwagen Fz 120 (DB)
24 Stimmen	LKW-Transport-Flachwagen „Rollende Landstraße“ (Europa)

- 18 Stimmen Tiefladewagen SSt/SSm 01 bayerischer Bauart (K.Bay.Sts.B. / DRG / DB)
- 13 Stimmen Tiefladewagen 6- oder 8-achsig moderner Bauart (DB / DB AG)
- 6 Stimmen Offener Drehgestellwagen Fbns „Hackschnitzeltransport“ (SBB)
- 2 Stimmen Ucs „Bollenwagen“ (NS - Niederlande)

Kategorie 2.2 – Personenwagen

- 36 Stimmen Silberling-Steuerwagen „Hasenkasten“ (DB)
- 35 Stimmen Behelfspackwagen MDyg 986 (DB) / Bahndienstwagen (DB AG)
- 25 Stimmen Zweiachsiger Postwagen Post-ü (DB)

- 20 Stimmen Bauart 1923 „Hechte“ (DRG)
- 18 Stimmen Touropa-Liegewagen Bcm (DB)
- 17 Stimmen Gruppe 36 „Doppeltüren“ (DRGDB)
- 14 Stimmen Halbgepäckwagen BDüm 271 (DB)
- 10 Stimmen Leichtstahlwagen A/AB/B/D (SBB)



Post- und Packwagen scheinen zu fehlen: Unter den ersten drei Favoriten sind gleich zwei Wagen dieser Art, hier der Post-ü/2a.

Kategorie 3 – Straßenfahrzeuge

- 43 Stimmen Schienen-Straße-Bus „Schi-Stra“ (DB)
- 24 Stimmen Mercedes-Benz Taxi Berlin, 1920 – 45
- 20 Stimmen Berliner Doppelstockbusse, 1920 – 45
- 20 Stimmen Volkswagen ab Baujahr 2005

- 13 Stimmen BMW ab Baujahr 2005 (Europa)
- 12 Stimmen Opel ab Baujahr 2005 (Europa)
- 9 Stimmen VW Passat Variant 35 I, 1988 -1993 (Europa)
- 7 Stimmen Audi ab Baujahr 2005 (Europa)

Kategorie 4.1 – Bahn-Zubehör

- 34 Stimmen Zweischlägiger Vollschraken-BÜ, angetrieben
- 34 Stimmen Streckenfernsprecher (Deutschland)
- 25 Stimmen Hebel- und Kettenspannwerke für Oberleitung
- 25 Stimmen Bahnsteig-Zeitungskarren, 1920 – 1970

- 24 Stimmen Rohrblasgerüst für Dampflok-Bw
- 20 Stimmen Flurförderfahrzeuge, Gabelstapler (Europa)
- 13 Stimmen Betonmasten für Oberleitung, Neubaustrecken
- 12 Stimmen Oberleitungsmasttransformator (Deutschland)



Streckenfernsprecher gehören zu den am häufigsten gewählten Zubehörartikeln der Umfrage.

Kategorie 4.2 – Sonstiges Zubehör

- 42 Stimmen Landwirtschaftliche Fahrzeuge, Traktoren usw.
- 39 Stimmen Industrie-Krananlagen
- 35 Stimmen Briefkästen hängend und stehend (Deutschland)

- 31 Stimmen Persil-Werbeuhr, ca. 1920 – heute (Deutschland)
- 24 Stimmen Hochspannungsmasten

Zu beobachten war beim Abstimmverhalten der Teilnehmer, dass die meisten ihre drei Stimmen je Kategorie nicht ausschöpften und häufig sogar nur Teilbereiche (z.B. Rollmaterial oder Zubehör) belegten. Dieses Verhalten erlaubt es aber, auch die absolut größten Wunschmodelle unabhängig von einer Kategorie zu bestimmen. Dies sind:

die V 90 / Baureihe 290 (DB)

mit 46 Stimmen, gefolgt vom

Schienen-Straße-Bus „Schi-Strä“ (DB)

mit 43 Stimmen und den

landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Traktoren und Mähdreschern (Europa) mit 42 Stimmen.



Großer Leserfavorit ist auch der Schienen-Straße-Bus. Ein Traum dürfte aber vorerst ein motorisiertes Modell bleiben.

Eine deutliche Präferenz ist hier - wenig überraschend – für die Epochen III und IV festzustellen, die bei den Modellbahnern immer noch am stärksten vertreten sind. Wir hoffen, dass dieser Umstand dazu beitragen wird, dass gerade die wichtigsten Wünsche auch in zukünftige Modelle umgesetzt werden.

Wie geht es also nun dahingehend weiter? Natürlich haben wir als Redaktion keinen Einfluss auf eventuelle Umsetzungen. Jeder Hersteller wird zu anderen Ergebnissen kommen, was ins individuelle Angebot passt und welche Chancen einem konkreten Modell am Markt zugetraut werden. Immerhin spielt der zu erwartende Preis eine entscheidende Rolle.

Was wir aber im Interesse der Kunden wie auch der Anbieter sicherstellen wollen, ist das Vermeiden von Doppelentwicklungen. Dafür haben wir uns einen Lösungsvorschlag einfallen lassen, dessen Funktionieren aber von der freiwilligen Mitarbeit aller Anbieter abhängt:

Trainini® führt ab sofort eine Liste aller Vorschläge, die zur Abstimmung gestellt wurden. Jeder Hersteller kann sich durch eine formlose Rückmeldung an die Redaktion in diese Liste mit einer unverbindlichen Vormerkung für ein Modell eintragen lassen.

Diese Vormerkung wird Dritten - auch anderen Herstellern – gegenüber, absolut vertraulich behandelt. Sofern sich ein Hersteller ein Modell vormerken lassen möchte, das bereits für jemanden anderen „reserviert“ ist, wird nur dies rückgemeldet. Es wäre also in diesem Fall mit dem erhöhten wirtschaftlichen Risiko einer Doppelentwicklung zu rechnen.

Wir hoffen, dass jeder teilnehmende Hersteller dann auch nur die Modelle vormerken lässt, deren Entwicklung er im Zeitraum von fünf Jahren für realistisch hält, damit die Aussagekraft der Liste erhalten bleibt und niemand bewusst Doppelentwicklungen eingehen wird.

Sollte dies gelingen, trägt die **Trainini ZFE Wunschmodellumfrage 2009** hoffentlich zu weiteren Lückenschlüssen bei, ohne das wirtschaftliche Risiko eines einzelnen Kleinserienanbieters ausufern zu lassen. Das wäre aus unserer Sicht ein großer Vorteil der Kleinserienkunden wie auch –hersteller, stellt natürlich aber auch hohe Anforderungen an die Marktneutralität von **Trainini®**.

Sponsoren der Wunschmodellumfrage:
<http://www.fr-modell.de>
<http://www.mo-miniatur.com>

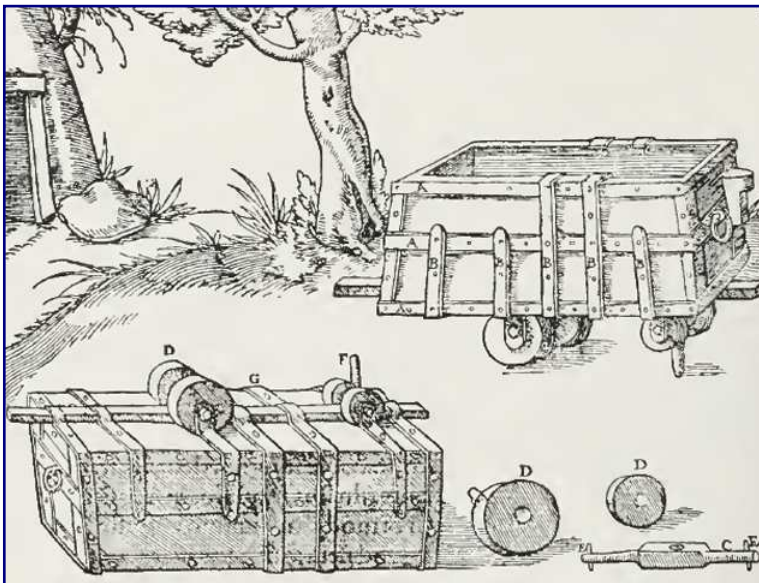
175 Jahre deutsche Eisenbahn – Teil 1

Die Pionierzeit der Eisenbahn (1835 – 1920)

2010 feiern die deutschen Eisenbahnen ihren 175. Geburtstag. In diesen Jahren ist viel geschehen. Wir möchten dies im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas zusammenfassen und veranschaulichen. Erzählen werden wir die Geschichte der deutschen Eisenbahn vorrangig an ausgewählten Modellen und der Zeiteinteilung gemäß NEM 806 D. Wir beginnen unsere Reihe mit den deutschen Länderbahnen bis zur Reichsbahngründung (Epoche I).

Einen wichtigen Punkt möchten wir diesem und allen weiteren Beiträgen voranstellen: Die Vorbildgeschichte lässt sich nicht exakt in Epochen einteilen. Übergänge verlaufen dort stets fließend und eben nicht so scharf abgegrenzt, wie dies mit einer willkürlichen Zeiteinteilung zwangsläufig geschehen muss.

Die vom Verband Morop geschaffenen Normen europäischer Modellbahnen (NEM) dienen ausschließlich dazu, den Modellbahnbetrieb technisch zu vereinheitlichen oder das Modellangebot anschaulich und leicht verständlich einordnen zu können. Dazu gehört eben auch eine zeitliche Einteilung der Eisenbahngeschichte anhand von markanten und historisch wichtigen Fakten. Zwangsläufig differieren daher die Epocheneinteilungen von Land zu Land.



Die Vorläufer der Eisenbahn fuhrten allenfalls auf hölzernen Schienen und wurden durch einen Leitnagel geführt. Darstellung: Georg Agricola (1494 – 1555)

Um 175 Jahre deutsche Eisenbahngeschichte in Modellen mit gleichzeitig stetiger und enger Orientierung am großen Vorbild erzählen zu können, haben wir uns selbstverständlich an der für Deutschland gültigen Norm NEM 806 D orientiert.

Auffällig ist allerdings, dass die Epochen ohne nachvollziehbaren Hintergrund zunehmend enger gefasst werden: 85 Jahre umfasst die Pionierzeit der deutschen Eisenbahn, während der letzte als abgeschlossen definierte Abschnitt (Epoche V) noch gerade einmal 16 Jahre umfasst.

Die Geschichte der deutschen Eisenbahnen beginnt im Ruhrgebiet Ende des 18. Jahrhunderts. Schon seit dem Mittelalter wurde hier in kleinen Mengen Kohle gefördert, überwiegend nahe der Erdoberfläche liegende Magerkohle, die durch einfaches Graben oder seitliches Eintreiben von Stollen (über Mundlöcher) in Bodenerhebungen zu erreichen war.

Um 1787 existierte für den Abtransport bereits ein 30 km umfassendes, nicht-öffentliches Pferdebahnnetz. Zunächst fuhrten diese „Eisenbahnen“ nicht zwingend auf Schienen. Lediglich nach unten ragende Leitnägeln sorgten für eine Spurführung. Die ersten Schienen entstanden aus Holz, später aus Eisen. Wegen des hohen Sauerstoffanteils erwies sich Eisen aber als zu unflexibel und brüchig, um größeren Lasten standzuhalten.

Schienenbrüche waren an der Tagesordnung, bis die aufstrebende Industrie schließlich – lange nach der offiziellen Geburtsstunde der Eisenbahn - wesentlich besser geeigneten Stahl herstellen konnte und damit einen Meilenstein für die weitere Entwicklung setzte.

Für die offizielle Definition der ersten Eisenbahn in Deutschland fehlen an dieser Stelle noch zwei elementare Punkte: der Betrieb der Bahn mit ortsunabhängigen Dampfmaschinen (Dampflok) und die Einrichtung als öffentliches Verkehrsmittel. Dies war erst am 7. Dezember 1835 erfüllt und spielte sich weit entfernt vom Ruhrgebiet im heutigen Süden der Republik ab.

Der Wegbereiter des neuen Verkehrsmittels war England, auch als Mutterland der Dampfmaschine bekannt. James Watt gehört hier zu den bekannten Erfindern. Er konstruierte 1782 eine doppelwirkende Niederdruckdampfmaschine und ließ sie zwei Jahre später patentieren.

Erstmals wurde der Zylinder nun abwechselnd von beiden Seiten gefüllt, so dass der Kolben keinen Leerlauf mehr hatte und in beide Richtungen arbeiten konnte.

Richard Trevithick verstand es als Erster, eine Dampfmaschine im Jahr 1802 auf schienengeführte Räder zu stellen und selbstfahrend zu konzipieren. Zuvor war 1769 in Frankreich schon ein dreirädriger Dampfswagen von Nicholas Cugnot bekannt geworden, mit dem Geschütze gezogen werden sollten. Großer Erfolg war beiden nicht beschieden.



1804 schuf Richard Trevithick die erste brauchbare Lokomotive der Welt, die hier als betriebsfähiger Nachbau auf einer Aufnahme von 1997 zu sehen ist. Dem Original war kein wirtschaftlicher Erfolg beschieden.

Einer Wette zweier Eisenwerkbesitzer verdankte Trevithick die Weiterentwicklung seiner Maschine zur ersten brauchbaren Dampflokomotive der Welt. Sie sollte 10 Tonnen Eisen auf einer Strecke von gut 15 km ziehen können, was 1804 schließlich auch gelang. Die Maschine war aber zu schwer, um sich wirtschaftlich durchsetzen zu können. Die gusseisernen Schienen brachen förmlich unter ihr weg.



Die „Rocket“ gewann 1814 das Lokrennen von Rainhill und begründete Stephenson's Ruhm als Konstrukteur von Schienenfahrzeugen. Dieser Nachbau steht im Eisenbahnmuseum von York. Foto: Annika Felsing

Trevithick scheiterte also nicht am eigenen Ingenieurswissen, eher war die Zeit insgesamt noch nicht reif für seine Erfindungen.

Eine für die Entwicklung der Eisenbahn sehr wichtige Errungenschaft geht auf seinen Dampfswagen „Puffing Devil“ („Dampfender Teufel“) von 1797 zurück, wurde aber erst 1816 von George Stephenson wieder aufgegriffen: das Blasrohr zur Feueranfächung anstelle eines einfachen Blasebalgs, wie er etwa in Schmieden zur Anwendung kam.

Mit seiner Publikumsbelustigung „Catch me who can“ („Fang mich, wer kann“) versuchte er 1808 die

Menschen in London zu begeistern. Eine Lok zog dort erstmals einen Wagen durch einen einfachen Schienenkreis, Mitfahrten waren gegen ein Eintrittsgeld möglich. Als das Publikumsinteresse bald nachließ und schließlich die Lok entgleiste und umstürzte, verlor Trevithick das Interesse an ihr. Er wandte sich von der Eisenbahn ab. Bei seinem Tod am 22. April 1833 war er völlig verarmt.

Erst George Stephenson, aus armen Verhältnissen kommend, verhalf der Eisenbahn zum wirtschaftlichen Erfolg. 1814 baute er für die Kohlenwerke in Darlington eine Dampflokomotive. Die Tatsache verkennend, dass Trevithicks zehn Jahre ältere Maschine nicht an ihrer Technik sondern den Schienen einer Pferdebahn scheiterte, galt Stephenson's Exemplar lange Zeit als erste brauchbare Dampflok der Welt.



„Der Adler“ war der Name der ersten deutschen Lokomotive, eine Maschine der Bauart „Patentee“ von Stephenson. Die Erstausrüstung der Ludwigsbahn bestand vor allem aus Wagen der 1. und 2. Klasse – wie bei diesem Railer-Modell zu sehen. Auf dem Führerstand sind der englische Lokführer William Williams und sein deutscher Heizer Johann Georg Hieronymus – ein neues Figurenduo von Trafofuchs.

Unter seiner Leitung wurde schließlich am 27. September 1825 die erste öffentliche Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington eröffnet, auf der zunächst nur seine „Locomotion“, später jedoch insgesamt drei Maschinen, zum Einsatz kamen und auch ein Personenwagen namens „Experiment“ eingesetzt wurde. Seinen Ruf, der den aller anderen Eisenbahnpioniere und Erfinder überstrahlte, begründete er mit dem Gewinn des Rennens von Rainhill 1829 durch die „Rocket“.

Er hatte diese Lok gemeinsam mit seinem Sohn Robert entwickelt. Ihre Überlegenheit verdankte sie unter anderem einem modernen Röhrenkessel statt des zuvor verwendeten einfachen Flammrohrs. In der Folge wurde Stephenson mit dem Bau nahezu aller wichtigen Bahnstrecken im englischen Königreich beauftragt. Auch die Lokomotiven stammten meist von ihm. Viele Länder Kontinentaleuropas engagierten ihn zum gleichen Zweck, darunter auch aus Deutschland.



In den ersten Betriebsjahren der Ludwigsbahn – und vieler anderer Strecken – wurden drei Viertel der Züge noch mit Pferden bespannt.

So lieferte er auch die Dampflokomotive „Der Adler“ für die feierliche Betriebsaufnahme der bayerischen Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth, die am 7. Dezember 1835 stattfand. Sie war streng genommen nicht die erste deutsche Lokomotive, wohl aber die erste kommerziell und regelmäßig eingesetzte. Nur mangels Erfahrung in Deutschland musste hier auf Stephenson's Wissen zurückgegriffen werden, was sich natürlich im Preis niederschlug.

Die Ludwigsbahn zur Eröffnung 1835

Der „Adler“ gehörte zur ab 1834 gefertigten Serie „Patentee“ und wurde von der englischen Lokfabrik Stephenson unter der Fabriknummer 118 gebaut. Sein Lieferpreis (inkl. Transport in Einzelteilen) von 850 £ bzw. 13.930 Gulden entsprach einer Kaufkraft von heute 437.000 EUR.

Die Montage erfolgte vor Ort unter der Aufsicht des ersten Lokführers, dem 26-jährigen Engländer William Wilson. Dieser trug bei der Eröffnungsfahrt einen schwarzen Frack mit hohem Zylinderhut und weiße Handschuhe. Sein Jahresgehalt von 1.500 Gulden war höher als das des Bahndirektors. Sein Heizer war der Nürnberger Johann Georg Hieronymus.

Insgesamt beschaffte die Ludwigsbahn drei Maschinen des Typs „Patentee“. Der „Adler“ blieb bis 1857 im Dienst, danach verlor sich seine Spur.

Anfangs verkehrte er nur zwei Mal täglich am frühen Nachmittag, die restlichen Züge wurden noch mit Pferden bespannt, um teure Importkohle aus Sachsen zu sparen. Für die 7 km lange Strecke brauchte die Lok rund 15 Minuten, das Pferd 10 Minuten mehr.

Die Anfangsausstattung der Ludwigsbahn bestand aus 3 Wagen der 1. Klasse (ähnlich einer Postkutsche), 4 Wagen der 2. Klasse (mit offenen Fenstern) und nur 2 Wagen der 3. Klasse (komplett offen). Dies zeigt, dass die heutige Museumsgarnitur der Deutschen Bahn AG (drei Wagen 3. Klasse) historisch nicht korrekt sein kann.

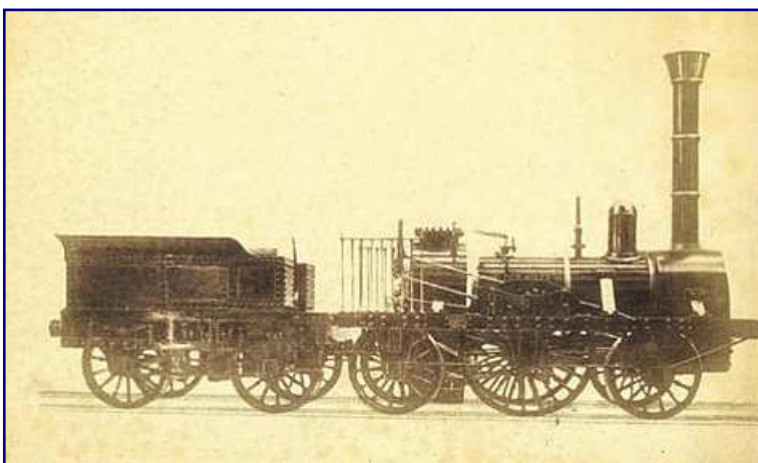
Die Lok wurde in Einzelteilen aus England importiert, größtenteils auf dem Wasser transportiert und schließlich auf Pferdefuhrwerken zum Ziel befördert. Erst vor Ort wurde sie unter Aufsicht von William Wilson, dem Lokführer der „Adler“, zusammengesetzt.

Die Wagen lieferten heimische Betriebe. Mangels Originalfotografien, -zeichnungen und Gemälden vom Eröffnungstag ranken sich einige Legenden um die Eröffnung der ersten deutschen Bahnlinie.

So blieb lange strittig, ob die Lok „Adler“ oder „Der Adler“ geheißen hat. Die Originalzeichnungen sind nicht erhalten, einen einzigen

Bildbeleg der Lok gibt es im Stadtarchiv Nürnberg. Die Aufnahme dürfte aus der Zeit um 1851 stammen – gute 6 Jahre vor der endgültigen Ausmusterung der mittlerweile kleinsten und leistungsschwächsten Dampflokomotive auf dem europäischen Festland.

Anzunehmen ist, dass der Name „Der Adler“ historisch korrekt ist. Ganz sicher wird es sich wohl nie belegen lassen. Festzustehen scheint aber, dass die Eröffnungsfahrt ohne Laternen stattfand. Märklin's vereinfachtes Messgeschenk aus diesem Jahr wäre also historisch korrekt. Wie wenig Verlass auf die Zeichnungen und Gemälde ist, die Jahre später den Eröffnungstag wiedergeben, zeigt sich im ersten Frachtgut der deutschen Eisenbahn.



Von der ersten Lokomotive der Ludwigsbahn gibt es nur eine einzige bekannte Aufnahme, die auf das Jahr 1851 – 6 Jahre vor der Ausmusterung – datieren dürfte. Das Namensschild der Maschine lautet eindeutig „Der Adler“. Laternen trägt die Dampflokomotive auf diesem Bild nicht. Quelle: Stadtarchiv Nürnberg (Fotograf unbekannt)

Unbestritten waren dies zwei Fässer Bier von Lederer-Bräu, doch sie wurden nicht während der Eröffnungsfahrt transportiert, wie heute belegt scheint. Alle bekannten Bilder zeigen dies folglich falsch.

Der Alltagsbetrieb der Ludwigsbahn zeigte sich obendrein noch einige Jahre recht unspektakulär: Rund drei Viertel der Züge wurde von Pferden gezogen, um Kohle zu sparen, die aufwändig aus Zwickau herangeschafft werden musste.

Dies erklärt auch, warum die ersten Bahntrassen noch keine durchgehenden Schwellen besaßen, sondern die Schienen einzeln auf kleine Fundamente geschraubt waren. So blieb ein

stolperfreier Pfad zwischen den Gleisen für die Tiere erhalten. Auch die Schienen zeigten noch nicht den heute üblichen Kopf (T-Profil).

Die Menschen standen der Eisenbahn vielfach skeptisch bis ablehnend gegenüber, erweckte doch die damals unvorstellbare Geschwindigkeit von 30 km/h Angst vor Gesundheitsgefahren. Diese Haltung wird aus einem zeitgenössischen Kommentar deutlich: „Wenn Gott gewollt hätte, dass wir uns mit der Geschwindigkeit einer Eisenbahn fortbewegen können, hätte er uns Räder gegeben.“

Der Aufstieg der Eisenbahn in Deutschland verlief deshalb zunächst zögerlich, beschleunigte sich dann aber zusehends, weil sie wirtschaftlichen Aufstieg im Rahmen der industriellen Revolution mit sich brachte.

Früh erkannt wurde dies im wirtschaftlich unterentwickelten Württemberg, heute einer deutschen Vorzeigeregion.

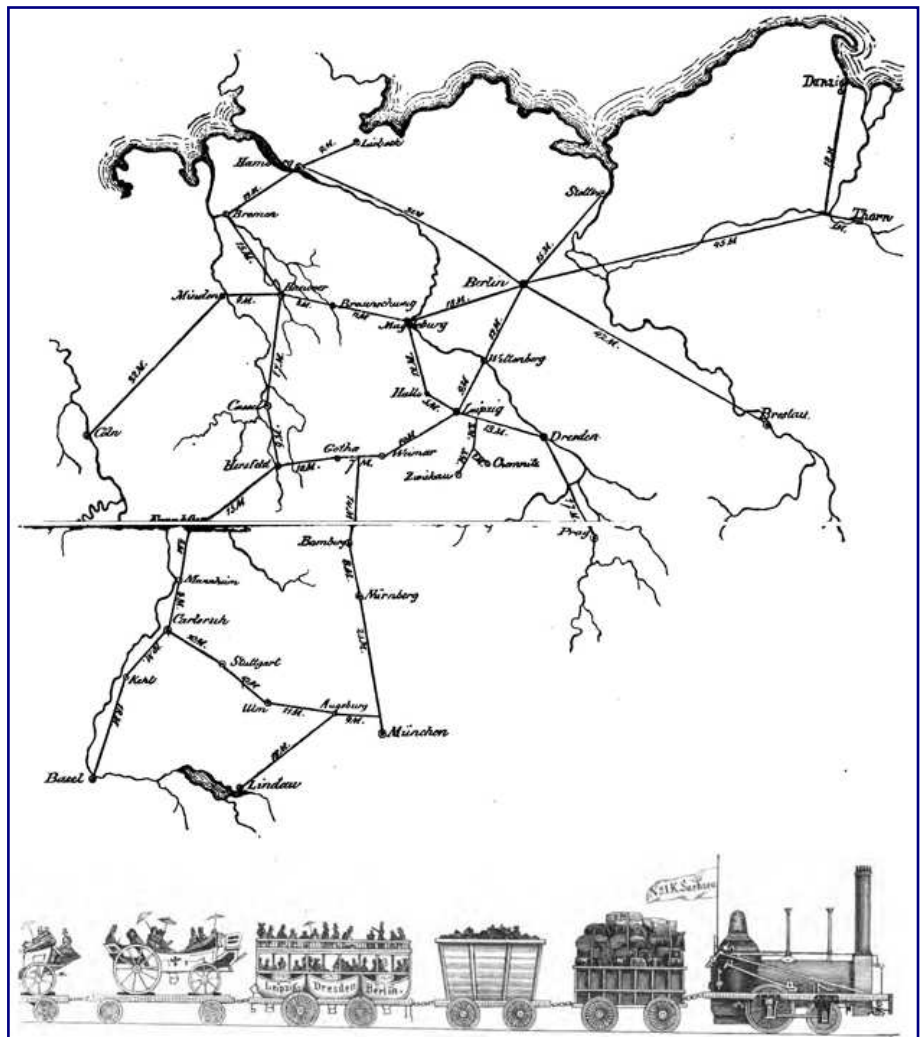
Weit vorausschauende und planende Menschen jener Zeit waren Friedrich Harkort und Friedrich List. Zuletzt genannter entwickelte früh eigene Vorstellungen eines deutschen Schienennetzes.

Auch der spätere „eiserne Kanzler“ Otto von Bismarck sah hier Chancen für die Überwindung der deutschen Kleinstaaterei.

Sie verhinderte lange den Bau wichtiger Eisenbahnlinien u.a. durch das mittlere und obere Rheintal, was strategische und militärische Gründe hatte. Auch die vielen in Deutschland üblichen Zeitzonen – heute undenkbar – wurden erst durch die Ausbreitung der Eisenbahn überwunden und vereinheitlicht.

In den Anfangsjahren entstanden aus den geschilderten Gründen zunächst viele einzelne Bahnstrecken. Eine sinnvolle Verknüpfung zu einem Netz erfolgte erst Jahre später, als die Strecken fast schon automatisch zusammenwuchsen. Der Bau der ersten deutschen Fernbahn begann 1837 und wurde am 7.4.1839 auf 120 km Länge zwischen Leipzig und Dresden fertig gestellt.

Die Fahrkarte wird nun als Entgeltnachweis eingeführt. Der in Deutschland noch weit verbreitete Analphabetismus macht es schließlich erforderlich, auch den weniger gebildeten Bürgern im späteren Vier-Wagenklassen-System das Auffinden ihrer Komfortstufe zu erleichtern: So entstehen vier



Friedrich List gehörte zu den Visionären eines deutschen Eisenbahnnetzes. Dieser Entwurf stammt bereits aus dem Jahr 1833 – zwei Jahre vor der ersten Fahrt einer Eisenbahn in Deutschland überhaupt!

Klassenfarben, die sich in Europa (grundsätzlich bis heute) durchsetzen werden: Gelb (1. Klasse), Grün (2. Klasse), Braun (3. Klasse) und Grau (4. Klasse).

Eine Fahrkarte wird jeweils auf die farblich dazu passende Vorlage gedruckt, was jedem Fahrgast über eine einfache Zuordnung die erforderliche Orientierung geben soll.

Aus diesem Zusammenhang erklärt sich der spätere gelbe Streifen oberhalb des Fensterbands bei 1.-Klasse-Wagen oder auch die gelbe oder grüne Türkennzeichnung bei französischen Wagen.

Gelb wurde vermutlich aus der Farbe der Postkutsche abgeleitet, nach deren Vorbild auch die ersten Personenwagen konstruiert wurden

Zeitgleich mit dem Bau der ersten deutschen Fernbahn Leipzig – Dresden entstand auch die erste zweifach gekuppelte Lok für Deutschland namens „Columbus“. Sie war ein wichtiger Schritt, der damals noch Mut erforderte – an drei- oder gar vierfach gekuppelte Dampflokomotiven war 1837 noch nicht zu denken.

Nur ein Jahr später war mit der Gründung der Maschinenbauanstalt Übigau bei Dresden die Zeit reif für Entwicklung und Bau einer Lokomotive in Deutschland. Ihr Leiter Professor Andreas Schubert wagte sich an eine ebenfalls zweifach gekuppelte Maschine nach Vorbild und Maßen der englischen „Comet“. Für das junge Unternehmen war dies ein großes technisches wie auch wirtschaftliches Risiko: Es bestanden keine Erfahrungen im Lokomotivbau und es lag auch kein Auftrag zum Bau vor.

Ausdehnung des deutschen Streckennetzes

1835	7 km
1840	548 km
1845	2.305 km
1855	8.289 km
1860	11.660 km
1863	14.806 km
1875	27.930 km*
1885	37.650 km
1895	46.413 km
1900	51.000 km**
1905	56.980 km
1912	58.297 km***
1920	53.560 km****

- * ab 1871 beginnende Verstaatlichung
- ** davon bereits 18.200 km zweigleisig
- *** max. Ausdehnung im 1. Weltkrieg
- **** Rückgang durch Reparationsleistungen



Für die erste deutsche Fernbahn Leipzig – Dresden wurde die „Saxonia“ gebaut. Der Nachbau der Deutschen Reichsbahn von 1989 ist noch heute betriebsfähig.

Ergebnis der Arbeit war die Saxonia, die für bessere Laufeigenschaften über einen Nachläufer verfügte.

Sie hatte es schwer, gegen die aus England gelieferten Lokomotiven zu bestehen und dürfte bei der Eröffnung der ersten deutschen Fernbahn diesen Vorbildern auch nur nachlaufen.

Ihre Fahrt verlief trotz mehrfacher Sabotage schließlich doch erfolgreich. Ein betriebsfähiger Nachbau der Saxonia (lat. für Sachsen) entstand 1989 bei der deutschen Reichsbahn.

Der nächste Meilenstein der deutschen Eisenbahngeschichte war die erste länderübergreifende Verbindung. Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn ging 1840 auf voller Länge von 116 km zwischen Magdeburg, Halle (Saale) und Leipzig in Betrieb und verband fortan Anhalt mit Sachsen. Zu diesem Zeitpunkt umfasste das deutsche Streckennetz gerade mal 548 Streckenkilometer.

Im selben Jahr wurde in Deutschland mit Ballonsignalen die Zugsicherungstechnik eingeführt. 2 Jahre später kamen auf der Strecke Leipzig-Dresden die ersten Flügelsignale zum Einsatz. Erst auf das Jahr 1872 datiert jedoch der Beginn der Einführung des Blocksystems und der erste Einsatz von Vorsignalen bei einer deutschen Eisenbahn. Eine einheitliche Signalordnung für alle deutschen Bahnen trat zum 4.1.1875 in Kraft. Zuvor waren selbst die Signalfarben von Land zu Land verschieden!

Eine wichtige Voraussetzung für einen sicheren Zugbetrieb war das erste elektromagnetisch gesteuerte Läutewerk für Zugvormeldungen an Streckenposten.

Werner von Siemens hatte dies 1847 gebaut und damit eine wichtige Grundlage für den sich beschleunigenden Zugverkehr geschaffen.

Ein Schicksalsjahr für den deutschen Lokomotivbau war 1841: Borsig (Berlin), Kessler (Karlsruhe) und Maffei (München) lieferten ihre ersten Lokomotiven und begründeten damit ihre späteren Rollen als wichtige deutsche Lokomotivfabriken.

Am 12. September desselben Jahres wurde Köthen in Anhalt zum ersten deutschen Eisenbahnknoten, als die Strecke von Berlin Anhalter Bahnhof diese Stadt erreichte.

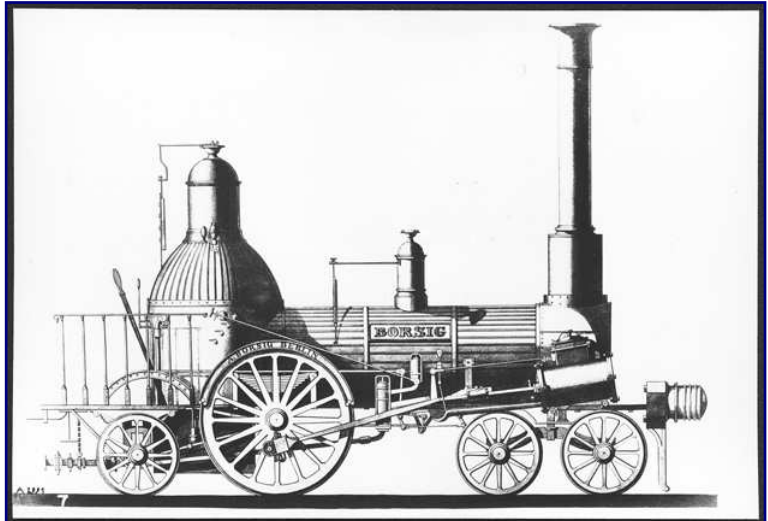
Bald darauf konstruiert Stephenson Lokomotiven mit Langrohrkessel und überhängender Feuerbüchse, die sogenannten „Longboiler“, die sich auch in Deutschland verbreiten.

Dass mit ihnen ein Irrweg beschritten war, wurde lange Zeit verkannt: Ihr tiefer Schwerpunkt, bedingt durch eine tiefe Kessellage, führte zusammen mit den großen Überhängen zum Nicken und sogar Entgleisen der Lokomotiven bei hohen Geschwindigkeiten.

Den grundlegenden Zusammenhang mit der Konstruktion erkennt zunächst niemand.

Auch die ab 1843 erscheinenden Crampton-Lokomotiven, die sich durch eine deutlich höhere Laufruhe auszeichneten, behielten den Fehler der zu niedrigen Kesselmittenlage bei. Dass sie gerade im hohen Geschwindigkeitsbereich aber den Langkesselmaschinen von Stephenson deutlich überlegen waren, ist auf die geringeren Überhänge zurückzuführen: Ihre Zylinder waren nahe dem Lokscherpunkt angebracht.

Maschinen dieser Bauart verfügten nur über eine einzige angetriebene Achse, deren Räder meist sehr große Durchmesser aufwiesen. Mit ihnen wurden bereits Geschwindigkeitsrekorde bis zu 120 km/h ge-



1841 ist das Geburtsjahr von gleich drei deutschen Lokomotivfabriken. Die „Borsig“ (Bild oben; Archivnummer NN150934) steht hier sinnbildlich für die traditionsreiche Berliner Fabrik gleichen Namens.

Eine bis etwa 1900 reichende und vor allem in Süddeutschland ausgeprägte Epoche prägten die Crampton-Lokomotiven als Antwort auf die unruhig laufenden Langrohrkesselmaschinen von Stephenson. Ein prominenter Vertreter der etwa 300 Maschinen war die „Pfalz“ (Bild unten; NN65735) – sie wurde später museal nachgebaut. Beide Fotos: DB Museum

fahren. Ihr Problem war, dass sie wegen der geringen Last auf der Treibachse nur über geringe Zugkräfte verfügten und zum Schleudern neigten.

Aus diesen Umständen kristallisierte sich langsam eine Differenzierung der Lokbauarten nach Verwendungszweck heraus: Crampton-Maschinen eigneten sich für schnelle Dienste im Personenzugverkehr, während die Langkesselmaschinen größere Zugkräfte durch das Kuppeln mehrerer Achsen im langsameren Güterzugdienst versprachen. Tatsächlich erschien noch 1843 bei der Braunschweigischen Staatsbahn die erste dreifach gekuppelte Dampflok.

Am 15.10. erlangte Deutschland mit der Strecke Köln – Aachen – Herbesthal Anschluss nach Belgien und damit erstmals ins Ausland. 1844 wird in den USA dann die erste vierfach gekuppelte Dampflokomotive konstruiert. Während sich nahezu alle deutschen Bahnen immer noch am englischen Lokomotivbau orientieren, schweift der Blick der Württembergischen Staatsbahn bereits über den großen Teich.



Die württembergische Eisenbahn orientierte sich früh an amerikanischen Vorbildern. Schon 1845 fuhr bei ihr die erste zweifach gekuppelte Dampflok aus den Vereinigten Staaten. Es folgen vierachsige Plattformwagen ebenfalls nach amerikanischen Vorbildern. Zu dieser Zeit passende Modelle, wie hier die „Stuttgart“ mit Plattformwagen, erschienen im Sortiment von Railex.

Ein Jahr später fährt bei ihr die erste amerikanische 2'B-Lokomotive. In der Folge wird sie als erste deutsche Eisenbahn auch auf neue vierachsige Plattformwagen mit Mitteldurchgang setzen, während sonst zwei- und dreiachsige Abteilwagen in Deutschland populär bleiben. Mit der zunehmenden Bedeutung der Eisenbahn beginnen sich die Nachteile der Kleinstaaterei und vieler kleiner Privatgesellschaften langsam bemerkbar zu machen.

Besonders in Preußen und Bayern sind dünn besiedelte Regionen vom wirtschaftlichen Aufschwung der Industrialisierung, den die Eisenbahn mitbringt, abgeschnitten. Während Preußen aber zunächst an einer Verstaatlichung scheitert, gelingt im Königreich Bayern zum 22.5.1846 die Einführung eines Staatsbahnsystems.

Im Folgejahr erreichen mit der Gründung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Umbenennung des Verbands der Privatbahngesellschaften in den Verein deutscher

Eisenbahnverwaltungen die Bestrebungen nach einer Harmonisierung und Vereinheitlichung der vielen Regelungen einen ersten Höhepunkt. Ergebnis sind die ersten Vereinbarungen über einen durchgehenden Transport von Passagieren und Gütern über Ländergrenzen hinweg.



Viele spektakuläre Kunstbauten stammen aus der Pionierzeit der Eisenbahn. Die Isarbrücke bei Großhesselohe wurde 1857 fertig gestellt, existiert im Vorbild aber nicht mehr. Eine Würdigung hat sie auf einem Modul von Manfred Jörger erfahren.

Die Kölner Dombrücke, später ersetzt durch die Hohenzollernbrücke, wird 1859 die erste Eisenbahnbrücke über den Rhein. König Maximilian II. von Bayern begründet mit dem Bau eines Hofzugs die lange Tradition des Reisens von Regierungsmitgliedern auf der Schiene.

Erste militärische Bedeutung in Europa erlangt die Eisenbahn 1866 im Krieg Preußens gegen Österreich.

Auf diese Funktion sind die prächtigen Tunnel- und Brückenportale des 19. Jahrhunderts zurückzuführen, die oft mit Zinnen und Türmen bewehrt waren.

Als Folge des Krieges übernimmt Preußen die Hannoverische Staatsbahn und die kurhessischen Bahnen. Bei der Odenwaldbahn erscheint im Jahr darauf die erste vierfach gekuppelte Dampflok in Deutschland.



Einen optischen Übergang von den ersten Dampflokomotiven mit offenen Führerständen hinzu modernen Maschinen mit hoch liegendem Kessel und wettergeschützten Führerhäusern bildet auch die bekannte, preußische Nassdampflok T3. Das Bahls-Modell gibt eine Lok der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn wieder.

1870 markiert schließlich die Gründung des deutschen Kaiserreichs im deutsch-französischen Krieg. Nach dessen Ende entsteht mit den Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen die erste deutsche Staatsbahn in der Hand des Reiches, die bis 1918 Bestand haben wird.

Eine wichtige Vorreiterrolle kommt nun der Eisenbahn zu, welche aber erst zum 1.4.1893 mit Einführen der mitteleuropäischen Zeit (MEZ) auch Einfluss auf den Alltag nehmen wird: Reichseinheitlich fahren ab 1870 alle Züge nach der sogenannten Bahnzeit, welche der Berliner Zeit (Hauptstadtzeit) entspricht. Fast jedes deutsche Land hat bislang noch eine eigene Ortszeit.



1879 führten Siemens & Halske auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste elektrische Lokomotive der Welt vor.

Eisenbahnen. Trotzdem scheitert Bismarcks Versuchs der Übertragung der Eisenbahnhoheit von den Ländern auf das Reich. Immerhin wird aber zum 27. Juni das Reichseisenbahnamt in Berlin oberste Aufsichtsbehörde. Mit der Schwarzwaldbahn wird am 10. November die erste deutsche Haupt- und Gebirgsbahn eröffnet.

1878 bringen die „Preußische Normalien“ für Reisezugwagen eine erste Standardisierung und Rationalisierung im deutschen Fahrzeugwesen. Preußen geht im Jahr darauf endgültig zu einem Staatsbahnsystem über. Damit ist der Weg für Deutschlands größtes Verkehrsunternehmen dieser Ära bereitet – den preußisch-hessischen Staatsbahnen (Gründung 1895). Im Dampflokbaubereich sind mittlerweile Tenderlokomotiven auf dem Vormarsch, der bald zur preußischen T3 führen wird.

Am 31. Mai 1879 schlägt auf der Berliner Gewerbeausstellung die Geburtsstunde der Elektrotraktion in Deutschland:

Werner von Siemens (Siemens & Halske) präsentiert dort die erste verwendbare elektrische Eisenbahn der Welt. Sie ist als reine Ausstellungsbahn konzipiert, wird aber den weiteren Weg der Technik weisen.

1880 führt die ISG (Internationale Schlafwagen-Gesellschaft) zwischen Bebra und Berlin erstmals „Restaurationswagen“ (Speise- und Küchenwagen) ein.

Am 15. Juni wird der

Im Ruhrgebiet entstehen ab 1872 die ersten Rangierbahnhöfe, die ersten Schlafwagen Europas fahren zwischen Berlin und Köln.

Als 1873 der Gründerkrach in die große wirtschaftliche Depression führt, bekommen die Privatbahnen zunehmend Finanzierungsprobleme, weil sie durch ihre Investitionen in Strecken und Rollmaterial hoch verschuldet sind und ihre Auslastung zurückgeht.

Gleichzeitig verstärkt sich das Interesse der Länder an engerer Koordination ihrer



Im ausgehenden 19. Jahrhundert begann man zunehmend, Bahnhöfe als „Kathedralen des Verkehrs“ in möglichst pompösen Ausmaßen zu bauen. Der Hannoveraner Hauptbahnhof zeugt noch heute von seiner einstigen Repräsentationsfunktion.

Anhalter Bahnhof in Berlin Deutschlands vorläufig größter Bahnhof. Neue Bahnhöfe präsentieren sich nun voller Prunk als „Kathedralen des Verkehrs“.

Der „Orient-Express“ wird 1883 der erste internationale Luxuszug, ist in der gewählten Form aber nur ein Vorläufer des später berühmt gewordenen Zugs. Das Lokalbahngesetz tritt am 24. Januar 1884 in Bayern in Kraft und schafft die Voraussetzung für eine breite Erschließung ländlicher Regionen durch die Eisenbahn. Sie wird um die Jahrhundertwende zu einem starken Anwachsen der Verkehrsströme in die Städte führen und den Vorortverkehr schnell an Bedeutung gewinnen lassen.

1887 fährt zwischen Cannstatt und Esslingen Deutschlands erster Triebwagen mit Verbrennungsantrieb. Gebaut wurde er von der Maschinenfabrik Esslingen und den Daimler-Werken.

Bis zum breiten Einsatz des Verbrennungsmotors ist es aber noch ein weiter Weg, der über die Erfindung des Selbstzünders durch Diesel und des Strömungsgetriebes durch Föttinger (1905) führt.

1888 entwirft Schmidt seine erste Heißdampflok. 1898 ist der Dampfüberhitzer ausgereift und wird von Schmidt erstmals 1900 erfolgreich eingesetzt.

Damit wird eine der letzten bahnbrechenden Erfindungen einsatzbereit, die den Dampflokbau zum endgültigen Höhepunkt führen werden.



Schon kurz nach der Jahrhundertwende strebt der deutsche Dampflokbau seinem Höhepunkt entgegen. Als optisch gelungenste Dampflokomotive und Vollendung der bayerischen Konstruktionen gilt vielen die bayerische S 3/6. Sie ist gleichzeitig eine der frühen Heißdampflokomotiven. Foto: Andreas Petkelis

Fast zeitgleich baut der Österreicher Gölsdorf ebenfalls 1900 seitenverschiebbare Kuppelachsen, die eine Voraussetzung für bessere Kurvengängigkeit mehrfach gekuppelter Lokomotiven sind. In Deutschland finden die durch beide Erfindungen geschaffenen Möglichkeiten mit der württembergischen K, einer sechsfach gekuppelten Dampflok, ihren vorläufigen Abschluss.

Im Dreikaiserjahr 1888 löst am 18. August der Frankfurter Hauptbahnhof den Anhalter Bahnhof als größte Bahnstation Deutschlands ab.

Gleichzeitig war er auch Europas größtes Bauwerk seiner Art.

Der 1. Mai 1892 markiert die Einführung des D-Zugs in Preußen. Der Begriff steht für Durchgangswagenzug und kennzeichnet den Unterschied zu den bislang vorherrschenden Abteilwagen.

Nun ist ein Durchgang durch den schnell fahrenden Zug möglich, während sich der Schaffner bei den Abteilwagen meist außen entlang hangeln musste. Die Übergänge zwischen den Wagen werden erstmals durch einen Faltenbalg eingehaust und gesichert – allgemein durchsetzen wird sich dies aber erst einige Jahrzehnte später. Die Reisegeschwindigkeit schneller Züge kann noch in dieser Ära von 90 auf bis zu 120 km/h gesteigert werden.



Die „schöne Württembergerin“ Klasse C war die kleinste deutsche Pazifik-Lokomotive. Gebaut wurde sie bis 1921. Foto: Andreas Petkelis



Preußen besinnt sich auf Sparsamkeit. Ein Ergebnis ist 1906 die Heißdampf-Personenzuglok der Gattung P8. Foto: Andreas Petkelis

Am 1. Januar 1893 tritt eine einheitliche Verkehrsordnung für die Eisenbahnen in Deutschland in Kraft, während die 1899 gegründete „Deutsche Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen“ in Berlin mit ihren Versuchsfahrten weltweit für Asehen sorgt und dem deutschen Eisenbahnbau Anerkennung verschaffen wird.

Auf der Militäreisenbahn Marienfelde – Zossen fährt ein AEG-Drehstromtriebwagen 1903 mit 210 km/h Weltrekord. Die Drehstromtechnik wird jedoch erst um 1985 breiten Einzug ins Eisenbahnwesen halten. Eine Pionierleistung in der elektrischen Zugförderung fällt derweil 1905 einer kleinen Bahngesellschaft zu: Die erste Einphasen-Wechselstromlok der Lokalbahn AG (LAG) fährt auf der Strecke Murnau – Oberammergau.



Eine Lok der württembergischen Klasse C erhielt die Fabriknummer 4.000 der Maschinenfabrik Esslingen. Gebaut wurde dieser Typ ab 1909. Foto: Andreas Petkelis

1906 strebt der bayerische Dampflokbau seiner Vollendung entgegen. Die elegante, bayerische S 2/6 erreicht 154 km/h und wird wichtige Erkenntnisse für die ab 1908 gebaute S 3/6 liefern. Die Vierzylinder-Verbundlok gilt vielen als schönste deutsche Dampflokomotive und wird bis 1930 von der Deutschen Reichsbahn nachbeschafft.

Preußen besinnt sich zu dieser Zeit stärker auf Sparsamkeit: Einfache, aber robuste Zweizylindermaschinen gelten hier als Maß aller Dinge. 1906 werden die ersten 10 Exemplare der P8 bestellt. Ursprünglich für den leichten Schnellzugdienst konzipiert kann sie nach Beseitigen von Kinderkrankheiten schließlich im Personenzugdienst überzeugen.



Die T18, gebaut ab 1912, war die letzte von den preußischen Staatsbahnen entwickelte Tenderlokomotive. Ihre auf Robustheit und Sparsamkeit ausgelegte Konstruktion bewährte sich: Die letzte Vertreterin wurde erst 1973 ausgemustert. Foto: Andreas Petkelis

Die als robust und unverwundlich geltende Personenzuglok (Vmax 100 km/h) erhielt wegen ihrer neuen Zweckbestimmung in der Serienausführung kein Windschneisenführerhaus mehr und wurde in fast 4.000 Exemplaren gebaut.

Die kleinste deutsche Pazifik-Lok (Achsfolge 2'C1') wurde 1909 die württembergische Klasse C. Die bis 1921 in 41 Exemplaren beschaffte Lokomotive galt als sehr sparsam und fiel durch ihre außerge-

wöhnliche Form auf, die ihr den Beinamen „schöne Württembergerin“ einbrachte. Ab 1907 gab es einheitliche Personen- und Gepäcktarife in Deutschland – ein weiterer Schritt in Richtung Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrs.

1912 markiert einen Meilenstein der Dieseltraktion: Die erste Großdiesellok der Welt geht auch auf eine Idee Rudolf Diesels zurück, der seinen Selbstzündermotor damals noch visionär auch als zukünftigen Antrieb von Lokomotiven sieht. Eingesetzt und erprobt wird die Klose-Diesel-Sulzer-Lok bei der preußisch-hessischen Staatsbahn. Bald jedoch gerät sie wieder in Vergessenheit.

Die Welt der deutschen Eisenbahnen werden der 1. Weltkrieg und seine Folgen für immer verändern: Größenwahn und ein Blankoscheck an Österreich-Ungarn lassen das Deutsche Kaiserreich in die erste Katastrophe des 20. Jahrhunderts rennen.

Der Gigantismus erreicht seinen endgültigen Höhepunkt, als 1915 - mitten im Krieg - Leipzig Hbf eingeweiht wird. Mit 26 Gleisen wird er der größte deutsche Bahnhof bleiben.



Mobilmachung im August 1914: Das deutsche Kaiserreich zieht in den ersten Weltkrieg. Der deutschen Eisenbahn fällt eine wichtige Rolle beim Verlegen der Truppen an die Westfront zu. Foto: Oscar Tellgmann (Bundesarchiv, Bild 146-1994-022-19A)

Das deutsche Streckennetz weist mitten im Krieg seine größte Ausdehnung auf. Die Eisenbahn übernimmt die Rolle von Truppentransporten nach der Mobilmachung 1914

und spielt ebenfalls beim Nachschub eine entscheidende Rolle, der aber durch die Vielfalt der Lokbauarten und eine fehlende Normierung von Ersatzteilen entscheidend behindert wird.

Das Militär diktiert ein Pflichtenheft für eine einheitlich zu beschaffende Güterzuglok, die den Militärverkehr rationalisieren soll. Als Vorläufer der Einheitslok wird die fünffach gekuppelte G12 ab 1916 (bis 1924) durch Preußen, Sachsen, Baden, Württemberg und Elsaß-Lothringen in 1.479 Exemplaren gemeinsam beschafft. Für den Krieg kommt sie aber zu spät.

Am 29. November wird die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-AG (Mitropa) als Gegenpol zur ISG gegründet. Begünstigt durch den guten Kriegsverlauf versucht man, die nicht-deutsche ISG innerhalb des Reiches aus der Zugbewirtschaftung zu verdrängen und durch eine Gesellschaft deutschen Rechts abzulösen.

Die Mitropa wird später zahlreiche Schlaf- und Speisewagen der preußischen Staatsbahn übernehmen, aber durch den Friedensvertrag von Versailles gegenüber der ISG lange benachteiligt. Darüber hinaus bringt der Vertrag von 1919 neben den Reparationsleistungen in Form moderner Maschinen auch große Verluste an Strecken: Erstmals seit 1835 reduziert sich die Gesamtschienenkilometerzahl in Deutschland.

Die hohen Reparationslasten, die der Eisenbahn durch die Siegermächte aufgebürdet werden, lassen sich von den deutschen Ländern nicht mehr tragen. Deshalb übernimmt das deutsche Reich schließlich rückwirkend zum 1. April 1920 alle deutschen Länderbahnen und führt sie zu einer einzigen Bahnverwaltung zusammen – die einheitliche Bahn in Reichshand ist endlich geschaffen, doch die Umstände könnten besser sein.



Das Militär fordert eine Vereinheitlichung des deutschen Triebfahrzeugbestands, Ergebnis ist die G12 (im Bild eine württembergische Lok). Sie wird von fast allen deutschen Länderbahnen beschafft, kommt aber für den Krieg zu spät. Dennoch wird sie später lange Zeit die Hauptlast des deutschen Güterverkehrs tragen und als Vorbild für die späteren Einheitslokomotiven dienen. Foto: Andreas Petkelis

Die Reparationszahlungen übersteigen die Betriebseinnahmen der jungen Reichsbahn deutlich und führen zu gewaltigen Schulden.

Die Forderung einer Verpfändung der Bahn an die Siegermächte lässt dem deutschen Reich keine Wahl, die Lösung ist eine Betriebsführung als private Gesellschaft in Staatshand (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft).

Aus der Not werden in den Folgejahren viele gute Ideen geboren, die in der nächsten Folge beschrieben werden sollen.



Das Lokalbahngesetz in Bayern war ein wichtiger Meilenstein für die Erschließung der ländlichen Regionen. Eines der beliebtesten Fahrzeuge auf diesen Strecken wurde der „Glaskasten“ Ptl 2/2 – im Maßstab 1:220 von Z-Modellbau angeboten. Der Personenwagen stammt von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Europäische Modellbahnnormen (z.B. NEM 806 D):

<http://www.morop.org>

Anbieter der Spur Z für Epoche I:

<http://www.railex.de>

<http://www.z-modellbau.de>

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<http://www.fr-model.de>

<http://www.maerklin.de>

Veranstaltungshinweis

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

In Eigenarbeit zum Wunschmodell Leicht(gemacht)er Eilgüterzug

Leig-Einheiten sind bei den Modellbahnern beliebt. Das beweist einmal mehr das aktuelle Ergebnis unserer Wunschmodellumfrage. Durch ihre meist auffälligen Anschriften sind sie ein Blickfang auf jeder Anlage. Schon zwei bis vier Wagen – also eine oder zwei Doppelseinheiten – genügen, um einen leichten Eilgüterzug in korrekter Länge auf die Schienen zu bringen. Wir zeigen, wie aus zwei Märklin-Museumswagen 2009 ein einfaches Modell entsteht.

Schon Jahre vor der Wunschmodellumfrage gehörte eine Leig-Einheit zu den großen Wünschen vieler Zetties. Der Kleinserienmarkt hielt deshalb bereits zwei verschiedene Modelle aus dem Hause Westmodel für sie bereit: Eines als Doppelseinheit zweier gedeckter Wagen, das andere als Einheit aus gedecktem Wagen und dreiachsigem, preußischen Packwagen.



Zwei Märklin-Museumswagen 2009 (Art.-Nr. 80020) bilden die Basis für unseren heutigen Umbauvorschlag zu einer Leig-Einheit Gllh 12 der Deutschen Bundesbahn.

Große Verbreitung scheinen sie dennoch nicht erlangt zu haben, denn sie sind sehr selten auf Modellbahnanlagen zu sehen. Das könnte vielleicht an der unauffälligen Beschriftung liegen, denn Westmodel hatte auf das markante weiße Band mit schwarzem Rahmen verzichtet. Doch gerade das hob sie aus dem Einerlei der braunen Güterwagen hervor.

2009 sorgte Märklin dann für eine Überraschung: Als Museumswagen für das Jubiläumsjahr hatte das Unternehmen in der Spurweite H0 eine Leig-Einheit in firmeneigener (Phantasie-)Beschriftung ausgewählt. Die Spurweiten 1 und Z wurden durch einfache gedeckte Güterwagen bedient, die ebenfalls das typische Beschriftungsband aufwiesen. Die Wagen sind in der Epoche III angesiedelt.

So keimte die Idee auf, aus zwei Museumswagen 2009 (Art.-Nr. 80020) eine vorbildgerechte Leig-Einheit der Bundesbahn zusammenzustellen. Die DB hatte viele Wagen-Doppelseinheiten von der Reichsbahn übernommen und führte das Konzept weiter, was sogar zum Neubau führte. Obwohl das Konzept des leichten Eilgüterzugs – dafür steht die Abkürzung Leig – im Wettbewerb mit dem LKW bald an Bedeutung verlor, rollte die letzte Einheit erst in den Siebzigern aufs Abstellgleis.

Für den Umbau wählten wir eine Bauform des Typs Gllh 12 als konkretes Vorbild, weil sie auch auf dem GI Dresden basiert, die der Märklin-Wagen nachbildet. Da Märklins Museumswagen 2009 für die Bundesbahn-Ära vor 1964 beschriftet waren, lässt sich auf neue Betriebsanschriften weitgehend verzichten – unsere Vorbilder wurden bis 1968 ausgemustert.

Erforderliche Werkzeuge und Hilfsmittel:

- Scharfes Bastelmesser / Skalpell
- Pinzetten / Pinzettzange (z.B. Xuron)
- Feine Feile (z.B. Nagelfeile)
- Seitenschneider (z.B. Fohrmann Werkzeuge)
- Uhrmacher-Schlitzschraubendreher
- Handbohrer (z.B. HeWa-Modellbau)
- versch. MSS-Bohrer (z.B. Conrad Electronic)
- Haarpinsel Gr. 1

- 2 Märklin Museumswagen 2009 (Art.-Nr. 80020)
- Ruderer L530TF (Kunststoff-Spezialklebstoff)
- 1 Kuppelblech (Märklin; Teilenummer 267 330)
- 1 Senkschraube (Märklin; Teilenummer 785 550)
- 2 Faltenbälge (Märklin; Teilenummer 702 870)
- 1 Gleisbefestigungsnagel (aus Märklin 8999)
- Revell 91 eisenfarbig (Enamel-Lack)

Dabei nehmen wir billigend in Kauf, dass beide Wagenhälften die gleiche Betriebsnummer tragen, obwohl in der Regel zwei aufeinander folgende miteinander gekuppelt waren.

Beide Wagen einer Doppeleinheit erhielten dann innerhalb ihrer Direktion eine separate vierstellige Nummer auf weißem Grund nahe den Fahrzeugmitten, die sie als zusammengehörig auswies. Dieses Kästchen ist auch auf Märklins Museumswagen zu finden.

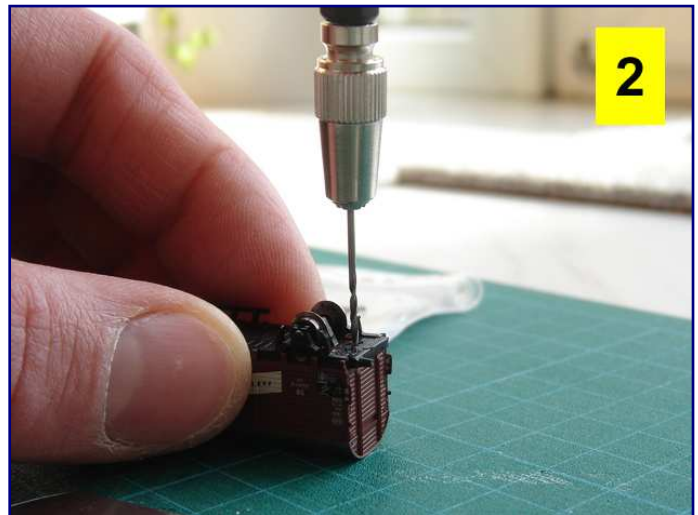
Modellbahner, die sich einen Umbau nicht zutrauen, können selbstverständlich auch zwei Museumswagen ohne feste Kupplung zusammen fahren lassen. Nur auf andere Güter- oder Personenwagen im selben Zug sollte verzichtet werden, denn der Leig war eine eigene Zuggattung mit maximal 10 Wagenachsen (= 2 Doppeleinheiten).

Unser schon mit wenig Geschick zu bewerkstelligende Umbau beginnt mit dem Abnehmen der Bremserbühne an einem der beiden Basiswagen. Anschließend wird der Kastenboden (samt Kupplungsschacht) bis bündig an die Aufbaukante mit einem geraden Klingenschnitt abgetrennt. Die Pufferbohle ist danach separat vom abgetrennten Teil abzuschneiden, denn sie wird noch gebraucht.

Bevor sie aber wieder angeklebt werden kann, muss sie noch angepasst werden: Leig-Einheiten waren zwischen den beiden Wagenhälften im Betrieb kurzgekuppelt und mit Faltenbalg und Übergang ausgestattet. Die Kurzkupplung verzichtete auf gewöhnliche Zug- und Stoßvorrichtungen. Zwischen den Wagen übernahmen eine Stoßplatte und ein einfacher Puffer deren Funktion.

Um diese nachzubilden ist mit dem Bastelmesser der in Fahrtrichtung rechte Puffer bohlenbündig abzuschneiden, vom linken Puffer ist nur der Pufferteller zu entfernen und der Kopf des Stumpfes etwas mit der Feile abzurunden. Das bearbeitete Teil wird anschließend wieder mit Ruderer L530TF am Wagenboden angebracht.

Als nächstes ist das Kuppelblech der Baureihe 50 (Teilenummer 267 330) dem neuen Verwendungszweck anzupassen. Dazu ist das im



Zunächst ist am ersten Wagen die Bremserbühne zu entfernen und das Chassis bündig mit dem Aufbau abzuschneiden. Die Pufferbohle wird der Stoßplattentechnik einer Leig-Einheit angepasst (Bild 1) und anschließend wieder angeklebt. Eine Bohrung im Wagenboden nimmt die Führung der Kurzkupplung auf (Bild 2). Diese kann eventuell durch eine weitere Bohrung im Kuppelblech (Bild 3) kürzer eingestellt werden.

Lieferzustand gewinkelte Teil zu begradigen. Dies geschieht zum Beispiel mit Hilfe der Pinzettzange, in deren Backen es so gedrückt werden kann, dass eine ebene Fläche entsteht.

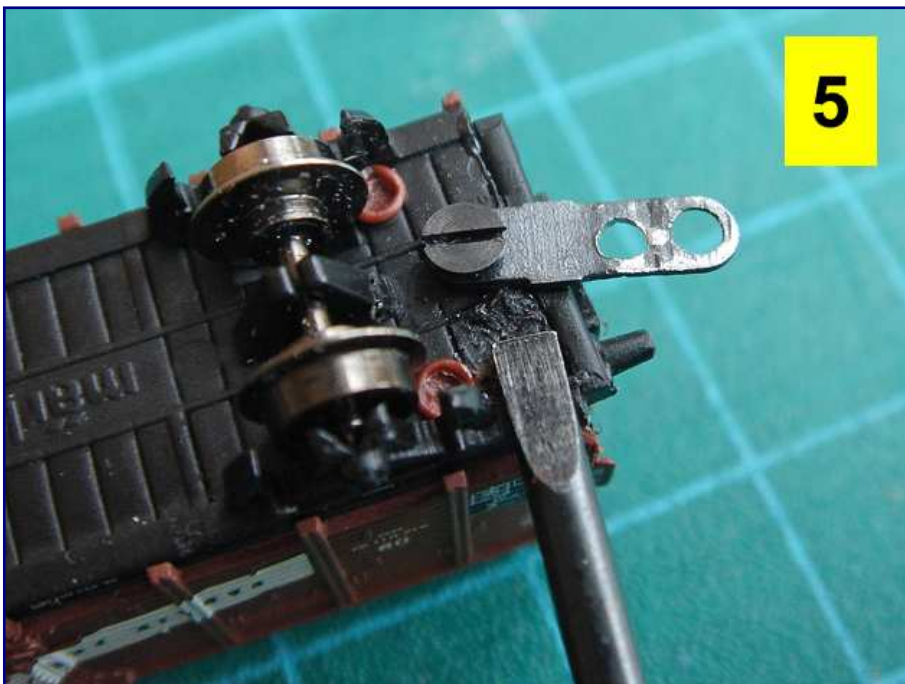


Wir verwenden es als lösbare Spezialkuppung zwischen den beiden Wagenhälften, die Länge passt ohne weitere Änderungen ideal.

Nur wer über entsprechend große Radien verfügt und die beiden Wagen noch enger kuppeln möchte, als wir es vorschlagen, kann auf dem Blech eine weitere, weiter innen liegende Bohrung anbringen.

Der Wagenübergang (Faltenbalg) ist dann entsprechend einzukürzen.

Der bereits bearbeitete Wagen besitzt auf einer Seite keine Systemkupplung mehr, denn diese haben wir ja zuvor entfernt.



Als Ersatz verwenden wir das Kuppelblech, das in passender Länge einzubauen ist. So nahe wie möglich bringen wir dafür am Wagenbodenrand, d.h. kurz hinter der Klebestelle, mittig eine Handbohrung mit 0,6 mm Durchmesser an.

Sie erleichtert es später, die Senkschraube so anzusetzen, dass sie das Ende des Kuppelblechs halten und führen kann.

Nun ist der zweite Wagen an der Reihe, für seinen neuen Zweck angepasst zu werden.

Da er mit dem bühnenlosen Ende zum ersten Wagen

gekuppelt wird, erübrigt sich ein Entfernen der Bremserbühne. Zu entfernen ist jedoch die Märklin-Kupplung auf der innen liegenden Seite. Dafür werden mit dem Bastelmesser vorsichtig die drei Schmelzzapfen der Abdeckung abgeschnitten, bis diese abgehoben werden kann.

gekuppelt wird, erübrigt sich ein Entfernen der Bremserbühne. Zu entfernen ist jedoch die Märklin-Kupplung auf der innen liegenden Seite. Dafür werden mit dem Bastelmesser vorsichtig die drei Schmelzzapfen der Abdeckung abgeschnitten, bis diese abgehoben werden kann.

Danach werden Kupplung und Druckfeder entnommen und zur Seite gelegt. Der Zapfen, der die Systemkupplung bisher geführt hat, darf dabei nicht beschädigt werden, denn er wird weiter gebraucht!

Er ist nur mit Feile und Skalpell so weit zu verjüngen, dass die Bohrung des Kuppelblechs problemlos in ihn eingehängt werden kann.

Anschließend muss auch hier die Pufferbohle wieder, wie bereits beschrieben, an das einfache Puffer-Stoßplatten-System der Leig-Einheit angepasst werden.

Unserer Leig-Einheit fehlt als markantes Merkmal noch der geschlossene Übergang zwischen beiden Wagen. Wir bauen ihn mit Hilfe von zwei Faltenbälgen der Märklin-Schürzenwagen („Balg“; Teilenummer 702 870) nach.

Sie sind als Anklipsteil konzipiert, das im unteren Bereich rechts und links über entsprechende Halterungen verfügt. Fürs Modell wollen wir sie weiter nutzen und auf eine Klebeverbindung zum Wagenaufbau verzichten, da die Klebefläche zu klein wäre.

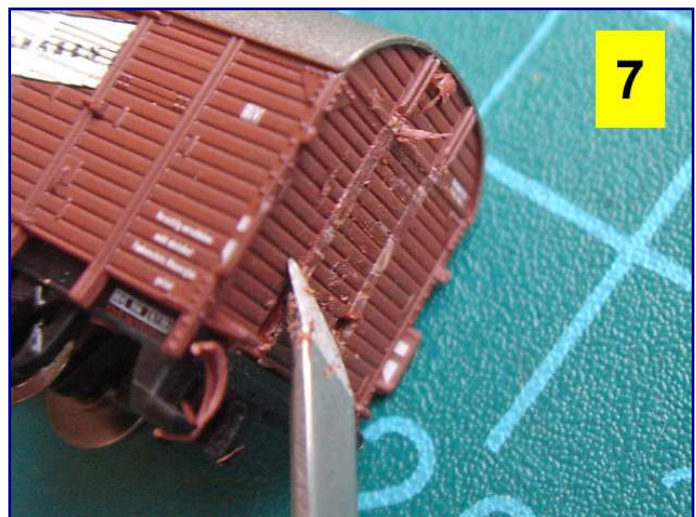
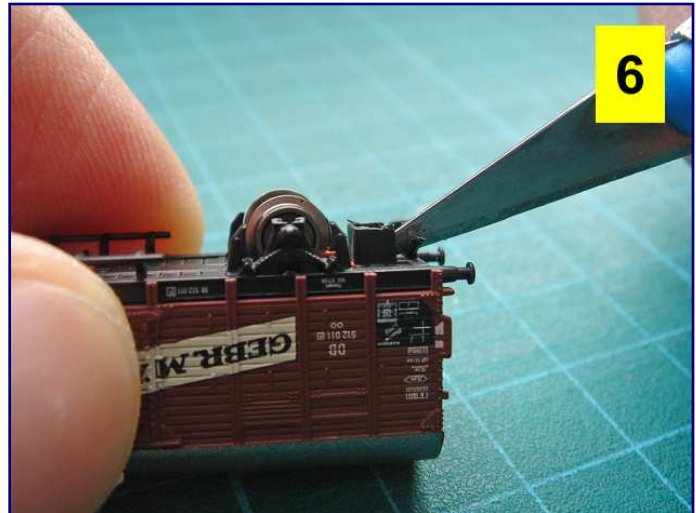
Zunächst halten wir dafür das Teil im Sinne einer „Anprobe“ an die künftige Montagestelle. Wichtig ist der mittige Sitz weit unten am Wagenaufbau, der mit der gegenüberliegenden Wagenwand exakt fluchten muss.

Die Halter zeigen uns nun die zu bearbeitende Flächen, die mit einem geeigneten Stift markiert werden können.

Um die erforderlichen Schlitz in den Wagenkasten schneiden zu können, bohren wir zunächst auf voller Länge mit dem Handbohrer jeweils vier Löcher von 0,5 mm Durchmesser, die später als Führungshilfe beim Aufschlitzen dienen werden.

Dafür sind die Löcher jeweils oben und unten an den beiden Enden der Schnittfläche zu setzen, die beiden weiteren in gleichmäßigem Abstand dazwischen.

Anschließend schneidet die kürzeste Wechselklinge eines Bastelmessers die Löcher zu einem gleichmäßigen Schlitz auf, der anschließend noch etwas geweitet werden muss. Die richtige



Am zweiten Wagen wird die Systemkupplung entnommen und deren Führungszapfen mit dem Bastelmesser passend zur Bohrung im Kuppelblech verjüngt (Bild 6).

Der Faltenbalg lässt sich bei diesem Wagen nicht so leicht ansetzen wie beim ersten: Lang- und Querträger auf dem Wagenkasten werden mit dem Messer deshalb vorsichtig abgeschabt (Bild 7).

Das Ofenrohr der Heizung bilden wir mit einem Spur-Z-Gleisnagel nach (Bild 8), der anschließend noch in Dachfarbe lackiert werden muss.

Breite ist erreicht, wenn sich die Halterungen des Faltenbalgs in die Schlitze rutschen und dort fest greifen.

Stellen wir beide Wagen nun einander gegenüber, erscheinen die Faltenbälge noch etwas zu „ausladend“, denn sie werden nicht – wie bei den Personenwagen – durch die Wagenköpfe teilweise verdeckt. Wir müssen sie also noch auf die halbe Stärke schwächen.

Dafür werden sie zwecks Nachbearbeitung noch einmal entnommen. Dies gelingt nur, wenn der Balg nahe der Klammer fest mit der Pinzettzange (Xuron) gegriffen und vorsichtig aus seiner Halterung gezogen wird. Schwierig ist das Kürzen durch Feilen oder Abschneiden des überschüssigen Materials von der Außenseite her. Sollte der Balg einreißen, wird er mit einem Tröpfchen Ruderer-Kleber, aufgetragen mit einer Zahnstocherspitze, wieder repariert.

Nun ist es Zeit für eine Probefahrt unserer Garnitur, denn nur die kann uns Aufschluss geben, ob wir sauber gearbeitet haben: Das Kuppelblech wird nun mit Ansetzen der Senkschraube in der vorbereiteten Bohrung im ersten Wagenboden befestigt. So haben wir auf einfache Weise eine lösbare Kurzkupplung geschaffen.



Mit dem Ofenrohr haben wir auch den letzten Bastelschritt bewerkstelligt. Nur die Schnittkante der Faltenbälge ist noch mit der Feile etwas zu begradigen. Für den geübten Bastler würden sich noch weitere Verfeinerungen anbieten: Nachbau des Toilettenfallrohrs, der Fenster und Ersetzen des weißen Schriftbands durch vorbildrichtige Lettern.

Sofern alles richtig gemacht wurde, sitzen die beiden einfachen Puffer jetzt jeweils auf den gegenüberliegenden Seiten, unsere Einheit kann erstmals verbunden werden. Sie sollte Weichenstraßen, Gegenbögen problemlos durchfahren, sofern nirgendwo der Mindestradius 8520 unterschritten wurde. Ansonsten ist eine systematische Ursachensuche angezeigt, die zum Nachbessern der identifizierten Stellen führen muss.

Was unserer Einheit noch fehlt, ist der Kamin des Kohleofens, denn Leig-Einheiten verfügten über Toiletten und einfache Heizungen, weil während der Fahrt in ihnen gearbeitet wurde. Nahe der Bremserbühne war die entsprechende Ausrüstung im Wageninneren untergebracht. Der genaue Einbauort des Kamins ist unseren Fotos oder einer Vorbildzeichnung zu entnehmen.

An der richtigen Stelle wird zunächst mit dem Handbohrer ein Loch mit 0,4 mm Durchmesser angebohrt. Ein gewöhnlicher Gleisbefestigungsnagel (Märklin-Packung 8999) wird mit dem Seitenschneider stark gekürzt und mit einem Tröpfchen Uhu-Alleskleber Super „Strong & Safe“ mit Kopf nach oben vorsichtig darin eingeklebt.

Nach dem Trocknen sollte der Nagel grundiert werden (z.B. Model Master), damit er später mit Revell 91 (eisenfarbig) dem Dach angepasst werden kann. Der Lackauftrag erfolgt sinnvoller Weise mit einem feinen Haarpinsel. Und schon ist unsere Leig-Einheit fertig für den Anlageneinsatz! Geeignete Zuglokomotiven wären die Baureihe 78 (Märklin 8806), 38 (Märklin 8899 oder 88991), die V100 (Märklin 88693) oder auch eine V36 (Bahls 5136).

Schlussbetrachtung: Unsere Leig-Einheit wurde mit recht einfachen Mitteln erstellt, damit der Vorschlag von vielen Modellbahnern nachzubauen ist. Als mögliche Verfeinerungen für den geübten Handwerker bleiben das Anbringen eines Toilettenfallrohrs, das Durchbrechen von Fenstern und der Nachbau von Fensterkreuzen wie auch Türen an den Stirnseiten. Dies überlassen wir aber bewusst der Phantasie unserer Leserinnen und Leser.

Ebenso fehlen noch die korrekten Schriftzüge „Stückgut-Schnellverkehr“. Auf beiden Längsseiten prangt – wenn auch in einer optisch passenden Weise – nur der Märklin-Schriftzug. Dieser ist beidseitig verschieden vorgesehen worden, doch unsere beiden Wagen zeigen dem Betrachter jeweils die gleiche Anschrift an beiden Wagenhälften.

Das ließ sich beim Umbau nicht verhindern, sonst hätten wir auch die Wagenkästen vorher abnehmen und drehen müssen. Dem Thema Wagenbeschriftungen nach Umbau wollen wir uns später in einem separaten Bericht widmen.

- **Ausgangsmaterial, Werkzeuge und Hilfsmittel:**
- <http://www.maerklinshop.de>
- <http://www.modellbaufarben.de>
- <http://www.fohrmann-werkzeuge.de>
- <http://www.ottozeus.de>
- **Vorbildinformationen:**
- <http://de.wikipedia.org/wiki/St%C3%BCckgut-Schnellverkehr>

Intermodellbau 2010

Eine Rundreise in Dortmund

Die Intermodellbau Dortmund hat sich im Laufe der letzten Jahre für die Spurweite Z zu einer bedeutenden Messe entwickelt. Regelmäßig werden hier Neuheiten der Groß- und Kleinserienhersteller vorgestellt und bedeutende Anlagen gezeigt. Viele weitere, teils auch außergewöhnliche Exponate bereichern die Präsentationen. 2010 machte da keine Ausnahme. Begleiten Sie uns auf einem Rundgang durch die Hallen.

Die Intermodellbau in Dortmund, nach eigenem Bekunden Europas größte Messe für Modellbau und Modellsport, ist eine Erfolgsgeschichte, die auch im 32. Jahr anhielt. Mit 89.000 Besuchern konnte die Zahl der Gäste gegenüber dem Vorjahr um gut 2% gesteigert werden. Das Besondere aber ist die internationale Ausrichtung dieser Messe, was sich in vielen ausländischen Ausstellern und Besuchern widerspiegelt.



Mittlerweile stammen rund 23% - also fast jeder Vierte - der Messebesucher aus dem Ausland, darunter vor allem die Niederlande, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Dänemark und Großbritannien. Aber auch Gäste aus Schweden, Australien, Nordamerika und sogar Turkmenistan durfte die Intermodellbau willkommen heißen. Über 50% der Befragten hatten Anreisen von mindestens 100 km.

Im Zusammenhang mit diesem Zahlenwerk wird deutlich, warum sie längst auch für die Spur Z ein wichtiges Ereignis geworden ist, an dem alle zwei Jahre abwechselnd die Z-Friends Europe oder andere „Großkaliber“ unserer Nenngröße mit ihren Exponaten teilnehmen. Da machte auch die jüngste Auflage vom 14. bis zum 18. April 2010 keine Ausnahme.

Neu war dieses Jahr eine geänderte Hallenaufteilung, die für die Modellbahn einen gehörigen Zuwachs an Fläche mit sich brachte. Möglich machte dies der Umstand, dass die sonst zeitgleich stattfindende Hobbytronic (Verbrauchermesse für Computer und Zubehör) ausfiel und deren Hallen für die Intermodellbau genutzt werden konnte. So wurde die traditionsreiche Halle 1, die mit Rundtribünen eigentlich für Sport-, Konzert- und Fernsehveranstaltungen konzipiert ist, entbehrlich.

Dem aufgefrischten Konzept der Messe wird im kommenden Jahr auch eine neue Gestaltung der Veranstaltungsplakate und -prosperkte folgen, um dies auch nach außen im Vorfeld sichtbar zu machen.

Gelitten hat in diesem Jahr die Kaufkraft der Messebesucher, die sich mit Käufen im Vergleich zu den Vorjahren zurückhielten. Unsere Sorge des Einflusses der Wirtschaftskrise, wie wir sie schon im Vormonat in einem Messebericht zum Ausdruck brachten, hat sich also bestätigt. Trotzdem ziehen die Aussteller durchweg positive Bilanzen.

Im Bereich der Modellbahn wurden rund 30 verschiedene Anlagen gezeigt, nach langen Jahren wegen auch wieder deutlich größere, für die zuvor der Platz nicht gereicht hätte. Mit drei Anlagen oder knapp 10% war die Nenngröße Z überdurchschnittlich gut in Dortmund vertreten. Doch auch die Qualität der Exponate ließ keine Wünsche offen. So staunten viele Besucher auch dieses Mal nicht schlecht, was in der kleinen Baugröße technisch und modellbauerisch heute alles möglich ist.

Fragen zur Digitalisierung, Reinigung, Wartung und Steuerung der Modelle wurden gern beantwortet. Seitens der kommerziellen Aussteller wurde die Präsentation mit lange erwarteten oder erhofften Neuheiten abgerundet.



Zu Märklins Sommerneuheiten 2010 gehört diese Jubiläumspackung (Art.-Nr. 88175) anlässlich des 175. Geburtstags der deutschen Eisenbahnen. Erstmals sind darin zwei Lokomotiven der Baureihe 103 mit Einholpantographen enthalten. Produktaufnahmen: Märklin

Den größten Stand hatte erwartungsgemäß Märklin. Betrat man die Halle 4, den größeren der beiden Modellbahnbereiche, konnte man ihn nicht verfehlen – man stand direkt davor. Zu sehen waren hier ein VT 10⁵ „Senator“ in der endgültigen Ausführung, wie er auch schon in Altenbeken einigen Besuchern gezeigt wurde. Enthüllt wurden hier auch die Sommerneuheiten 2010, die eine reichliche Bescherung für die Spur Z beinhalten.

Bedacht werden die Freunde nahezu aller Modellbahnepochen: Zum ersten Mal erscheinen Modelle der Baureihe 103 bei Märklin Mini-Club mit Einholpantographen. Ausgewählt wurden für die Doppelpackung zum 175. Jubiläum der deutschen Eisenbahnen (Art.-Nr. 88175) eine



Zur Ergänzungspackung (89796) des Bausatzes „Das Werk“ gehören auch zwei Schwerlastwagen Sa 705, beladen mit je einem Mercedes-Rundhauber-LKW. Produktaufnahme: Märklin

Vorserienmaschine 103⁰ noch in ihrer klassischen Lackierung (Zustand etwa siebziger Jahre) sowie eine Serienmaschine im beige-roten Lack mit DB-AG-Keks (Zustand ab 1994).

Die deutsche Baureihe 182, technisch identisch mit dem „Taurus“ der ÖBB, erscheint im verkehrsroten Lack und mit Anschriften von DB Railion Deutschland (88586), wie sie in den letzten Jahren unterwegs war. Auf einen Behältertragwagen Lb 576 (ex BT 10) der Deutschen Bundesbahn dürfen sich die Sammler der Märklin-Magazin-Wagen freuen (80820).

Dieser Wagen besitzt neben den typischen Hängeschildern, wie sie auch der Jahreswagen für die Märklin-Insider erhalten wird, formgleiche Kohlebehälter Eoskrt in dunkelblauer Farbgestaltung des Märklin-Magazins.

Nach den Schwerpunktthemen Kohle und Stahl findet nun auch die Trix-Serie „Das Werk“ eine Fortsetzung im Maßstab 1:220. Nachdem in Nürnberg bereits ein Mercedes-Benz-Werkzug vorgestellt wurde, lag dies bereits nahe. Zum Thema erscheinen jetzt zwei Architektur-Bausatzpakete.

Der Basisbausatz (89797) besteht aus insgesamt vier Gebäuden, darunter neben Direktions-/Bürogebäude und Portierloge zwei Produktions-/Werkhallen. Dessen Ergänzung (89796) beinhaltet eine weitere Werkhalle und ein Heizhaus, zu dem auch ein völlig neu entwickelter Kamin gehört, der bei Trix H0 noch nicht enthalten war.

Interessant am Erweiterungsbausatz ist auch, dass hier zwei sechsachsige Schwerlastwagen der Bauart Sa 705 enthalten sind.

Dahinter verbergen sich ehemalige SSym 46 mit der ab 1964 gültigen Bezeichnung. In dieser Ausführung und mit DB-Emblem waren die Wagen bisher eher selten im Märklin-Miniclub-Programm.

Als Ladegut zieren sie zwei neu entwickelte und zum Thema passende Mercedes-Rundhauber als Kipper.

Erfreulicherweise erhielten die Spur-Z-Freunde nach einem Jahr Pause auch wieder einen Märklin-Messewagen (98092). Nachdem die Themen Kohle und Stahl zuvor dominiert hatten, wurde mit den Brauereien nun das ehemals dritte Standbein der lokalen Wirtschaft gewürdigt.



Das bereits aus dem Trix-H0-Programm bekannte Schwerpunktthema „Das Werk“ soll eine Fortsetzung bei Märklin Mini-Club finden. Zu den Sommerneuheiten gehören daher zwei Architekturbausätze: Grundpackung 89797 (Bild oben) und eine Erweiterung 89796 (Bild unten). Beide Fotos: Märklin

Der gewählte Kühlwagen der Bauart Ichqrs 377 (Basis Märklin 8600) dürfte in dieser Beschriftung zwar kein konkretes Vorbild haben, aber die Brauerei hatte früher unseres Wissens tatsächlich mal eigene Wagen in die Staatsbahnbestände eingestellt.

Außerdem passt das Modell gut zum Behältertragwagen 82366, der vor vielen Jahren im regulären Programm angeboten wurde. Bestens kombinieren lässt er sich auch mit der Brauerei aus dem Programm von Lütke Modellbahn. Insofern erfreute sich der Wagen großer Beliebtheit und war bereits kurz vor dem Wochenende bei den meisten Händlern vor Ort ausverkauft – glücklich, wer rechtzeitig einen ergattern konnte.

Eher zufällig trafen wir am Märklin-Stand einen Geschäftsführer der K. S. Paul GmbH aus Hilden. Für uns zuvor eher unbekannt, versucht diese Firma nun ihre Hochleistungsschmierstoffe auch im Modellbahnbereich zu etablieren. So erhielten wir eine 10-g-Probe des Produkts Carbaflo KSP105. Die korrekte Dosierung erleichtert die Verpackung als Tropföler.

Dabei handelt es sich um ein perflouriertes Hochleistungsschmiermittel, das ursprünglich für den automobilen Bereich entwickelt wurde und u.a. bei der Lebensdauerschmierung gekapselter, elektromechanischer Regeleinheiten verwendet wird. Das farblose, vollsynthetische und

lösungsmittelfreie PFPE-Produkt besitzt eine außergewöhnlich geringe Flüchtigkeit selbst bei höheren Temperaturen.

Neben Märklin waren noch viele weitere Hersteller für die Spurweite Z vor Ort anwesend. Längst nicht alle hatten Neuheiten im Gepäck, aber auch deren laufendes Programm sorgte für reges Interesse. Dazu gehörte etwa Faller, weil deren Landschaftsgestaltungsmaterial Baugrößen übergreifend einsetzbar ist oder auch Busch, deren neue H0-Grubenbahn auf Märklin-Miniclub-Schienen für reges Interesse sorgte.

Gerade Busch zeigt wenig Präsenz auf den Besuchermessen, weshalb die Teilnahme an der Intermodellbau vielen Modellbahnern sehr gelegen kam. Welche Technik dort zu Anwendung kommt, beschäftigt viele Zetties schon seit Februar. Sie möchten herausfinden, ob es auf Busch-Basis auch Einsatzmöglichkeiten für die eigene Spurweite gibt.



Dieses Jahr gab es auch wieder einen Messewagen für die Spurweite Z (98092). Der Kühlwagen der Dortmunder Union-Brauerei griff thematisch nach Kohle und Stahl nun auch das ehemalige dritte Standbein der hiesigen Wirtschaft auf. Der Zug fährt hier über das neue und noch nicht fertig gestellte Kurvenmodul des FkdS-Z Hamburg.

Bei der Firma Modellplan ließ sich die aktuelle Auflage der Z-Collection, zusammengestellt von Thomas Zeeb, beziehen.

Dieses Sammlerverzeichnis ist nach dem Tod von Joris Ilegems 2009 das einzig verbliebene, aktuelle Verzeichnis seiner Art.

Thomas Zeeb denkt daher darüber nach, seine Ausführungen entsprechend zu erweitern und die entstandene Lücke zu schließen.

Ebenfalls bei Modellplan erhältlich ist die aktuelle Version des Gleisplanprogramms Wintrack 3D 9.0. Eine Version 10.0 befindet sich derweil schon in der Entwicklung und

könnte zum Spätherbst 2010 eingeführt werden, wenn alles planmäßig verläuft.

Vertreten waren auch zwei noch eher unbekannte Hersteller für die Nenngröße Z. Mehbu-Lasertechnik debütierte mit einem großen Stadthaus erst vor wenigen Monaten in unserer Baugröße, hinterließ aber sofort einen guten Eindruck. Auslöser des Engagements war die Präsentation des ZFE-Stammtisches Bayern auf der Messe in München Ende 2009, die persönlich begeistern konnte.

Davon inspiriert und mit konkreten Anregungen versehen, machte sich dieser Anbieter kürzlich auch an die Umsetzung von Bauteilen für ein mechanisches Stellwerk im Maßstab 1:220. Die ersten Blechkanäle, Antriebskästen und Ablenkungen sind bereits lieferbar, wurden testweise bereits von Rainer Schubert verbaut und in Altenbeken gezeigt.

Kurz vor der Fertigstellung – mittlerweile schon lieferbar – waren auch die übrigen Kabelkanäle ab der Größe 2 aufsteigend. Nur am Kleinstformat Größe 1 wird derzeit noch getüftelt, konkrete Vorschläge für eine sinnvolle und machbare Umsetzung liegen aber auch dazu schon vor. Die Blechkanäle sind in einer gemischten Packung oder nach Größen sortiert direkt beim Hersteller erhältlich.

MKB-Modelle ist ein Hersteller aus dem Norden, auf den unser Leser Manfred Forst im November 2009 aufmerksam gemacht hatte. Zu seinem Spur-Z-Programm gehören bisher Laser geschnittene Bauplatten für eigene Konstruktionen. Darunter finden sich Biberschwanzdachplatten, Dachpappe- und Holzschindelnachbildungen, Bretterwände und Bohlen sowie zwei Ausführungen von Ziegelmauerwerk.



In seiner Detaillierung schließt der neue Gabelstapler von Mo-Miniatur nahtlos an den Mähdrescher an. Sogar ein kleiner Fahrscheinwerfer gehört zu den Details. Zwei Farbausführungen sind erhältlich – wir zeigen die dunkelblaue, die bei der Bundesbahn weit verbreitet war.

schritte bei der Konstruktion des Kleinviehverschlagwagens Altona für die verschiedenen Epochen nachzuvollziehen.

Wer es nicht nach Altenbeken geschafft hatte, konnte die Frühjahrsneuheiten bei Lütke Modellbahn in Dortmund zum ersten Mal in Augenschein nehmen.

Wir haben sie bereits vorgestellt und wechseln daher direkt zu Mo-Miniatur: Hier wurde nämlich geradezu ein Neuheitenfeuerwerk gezündet!

Zuvor nicht angekündigt, aber erstmals lieferbar war ein kleiner Gabelstapler (Art.-Nr. noch unbekannt; im elektronischen Vertrieb bisher nicht gelistet), der die Fortschritte gegenüber dem vor vielen Jahren erhältlichen Modell sehr deutlich macht. Es ist fein detailliert und besitzt sogar einen kleinen Frontscheinwerfer. Angeboten wird dieses Winzigmodell in den Farben Weinrot und einem Dunkelblau, das damals bei der DB verbreitet war.

Es sollen künftig aber auch Gebäudeausätze angeboten werden. Eine konkrete Auswahl wurde allerdings noch nicht erstellt, der Hersteller befindet sich also noch in der Analyse, welche Angebote am Markt bereits vorhanden sind und welche Modelle fehlen.

Alle bisher genannten Messestände waren in der großen Halle 4 zu finden, in der auch alle drei Spur-Z-Messeanlagen zu finden waren. Was den Bereich der Kleinserie betrifft, war aber die Halle 6 insgesamt nicht weniger spannend.

Zu erwähnen sind hier zunächst Saller Modelle, Heckl Kleinserien und Aspenmodel. Alle drei zeigten in Dortmund keine Neuheiten, aber ihr bestehendes Lieferprogramm. Bei Heckl Kleinserien waren die Fort-



Mit Handmustern wurden von Mo-Miniatur der Güldner G75 Allrad und einige landwirtschaftliche Anhänger, darunter dieser Heuwagen. Angekündigt.

Noch ohne Modellmuster wurde für die Spurweite Z der schweizerische Traktor Hürlimann H17 angekündigt. Ein Musterfahrzeug gab es hingegen schon vom Treckertyp Güldner G75 Allrad. Gleiches gilt für die folgenden, landwirtschaftlichen Anhänger: Güllefass, Wassertank und ein Heuwagen in sehr kurzer Ausführung – Modelle, die auch in anderen Maßstäben erscheinen werden.



Eine große Lücke wird ein neues Taxi schließen: Haben wir bereits vor einigen Jahren ein solches Modell von Mo-Miniatur angekündigt (Mercedes-Benz Strich-Acht), das wegen der Umstellung auf neue Maschinen wieder fallengelassen wurde, bevor ein ansehnliches Handmuster existierte, so steht ein anderes Modell nun kurz vor der endgültigen Umsetzung.

Es handelt sich dabei um den Mercedes-Benz 180 „Ponton“, dessen schwarze Taxi-Ausführung für die deutsche Epoche III weitere Geschwister erhalten wird: Feuerwehr, Polizei und eine zivile Version, die in den Farben weinrot, schwarz und beige angeboten werden soll.



Neben gut umgesetzten Details bestachen die Muster vor allem durch ihre gelungene Bedruckung, zu der ein lupenlesbares Nummerschild gehörte (Kennzeichen: LA-CK 247).

Wir kehren zurück in die Halle 4 und besuchen die Anlagen der ideellen Aussteller – sozusagen das Salz in der Suppe.

Allgemeine Bewunderung erntete Karl-Friedrich Ahnert aus Bielefeld, der sich langsam zum Stammgast der Intermodellbau entwickelt. Er trat gemeinsam mit Achim Grob auf, der

Endlich ein Taxi! Der Mercedes Ponton kommt bei Mo-Miniatur als schwarzes Taxi für die Epoche III (Bild oben), Polizei, Feuerwehr (Bild unten) und in weiteren Zivilausführungen ins Programm.

in den Vitrinen wieder sein umfangreiches Programm (High Tech Modellbahnen) präsentierte.

Karl-Friedrich Ahnert hat seine in Modulen konzipierte Zm-Anlage weiter ausgebaut und um das berühmteste Bauwerk der Rhätischen Bahn erweitert: das im Bogen verlaufende Landwasserviadukt über das kleine Flüsschen gleichen Namens. Der längste Pfeiler dieses Bauwerks, über das u.a. der Bernina- und der Glacier-Express fahren, misst im Vorbild 67 m – im Modell sind das immer noch knapp über 30 cm.

Fährt eines der kleinen Schmalspurfahrzeuge im Maßstab 1:220 aus dem rechten Tunnel kommend über diese Brücke, wirkt die Eisenbahn noch filigraner, weil dem Betrachter bewusst wird, welche Dimension dieses Bauwerk besitzt. Fest steht daher, dass kein Freund der RhB, gleich welcher Baugröße, an dieser Anlage vorbeigehen konnte.

Für Eindrücke besonderer Art sorgte am gleichen Stand auch Florian Dignath. Er ist einer der Pioniere der Baugröße Zm und hatte während seines Studiums Feuer für die Rhätische Bahn im Maßstab 1:220 gefangen. Er schloss sich damals dem kleinen Kreis an, welcher der Spur durch Eigenbauten auf die Sprünge half, bis sie 1996 erstmals in Leipzig auf einer Messe präsentiert werden konnte.



Besonders gelungen wirkt die Ausführung als Polizeiwagen mit zusätzlichen Anschriften. Das Blaulicht ist blau-transparent ausgeführt, was die Gesamtwirkung noch verstärkt. Die Beamten trugen zur Zeit dieses Fahrzeugs dunkelblaue Uniformen – wie zukünftig in der Europäischen Union auch einheitlich üblich.

Die von ihm gezeigte Anlage erlaubte den Pendelverkehr eines kurzen RhB-Zugs auf insgesamt drei Ebenen. Typisch für Gebirgsbahnen sind Kehrtunnel und Kunstbauten, die es erlauben, den gleichen Zug mehrmals in verschiedene Richtungen fahrend vom gleichen Standpunkt aus zu beobachten. Eben dies war bei seiner Vorführanlage auch möglich. An den Anlagenkasten angeheftete Fotografien bewiesen, wie akribisch konkrete Vorbildszenen im Modell umgesetzt wurden.

Diese Anlage diente uns als Kulisse für den neuen Bernina-Triebwagen nach historischem Vorbild, den Karl-Friedrich Ahnert entwickeln lässt. Unabhängig davon, ob er auf der nachgebildeten Strecke je gefahren ist, machte er für unsere Fotos eine gute Figur. Für die übrigen Freunde der Spurweite Zm wird eine Version dieses Zugs künftig auch käuflich zu erwerben sein.

Beim Freundeskreis der Spur-Z Hamburg (FkdS-Z Hamburg) gab es eine Mischung aus Bewährtem und Neuem. Einige der gezeigten Module waren bereits vor zwei Jahren in Dortmund zu sehen, andere feierten ihre Premiere vor Ort. Zuletzt waren die Hamburger Anfang März in Altenbeken vertreten.

Interessant war das Modul „Hindenburgdamm“, das, vor vielen Jahren von Bruno Brandt gebaut, ursprünglich mit Vitrinenaufsatz konstruiert war und erst nachträglich Verwendung als „reguläres“ Anlagenmodul fand. Es zeigt einen verkürzten Ausschnitt der Eisenbahnverbindung zwischen der nordfriesischen Insel Sylt und dem Festland.

Ebenfalls zum ersten Mal in Dortmund war ein Kurvenmodul von Gert-H. Martens zu sehen. In seine Landschaft ist ein kleiner Modellflugplatz eingebettet, der mit sehr viel Liebe zum Detail gebaut wurde.



Der Stand von Karl-Friedrich Ahnert war wieder der Rhätischen Bahn gewidmet. Florian Dignath präsentierte dort einen Anlagenausschnitt (Bild oben), der Pendelfahrtbetrieb auf drei Ebenen vorführte. Zwei davon sind auf unserer Aufnahme zu sehen. Neu ist auch der historische Bernina-Triebwagen, den Karl-Friedrich Ahnert im historischen Gelb und modernen Rot präsentierte.

Auch im Maßstab 1:220 noch wahrhaft beeindruckend ist das berühmte Landwasserviadukt (Bild unten), das der Bielefelder Zm-Pionier exakt verkleinert hat. Soeben überquert der Glacier-Express, langsamster Schnellzug der Welt, vor den Augen der Wanderer die berühmte Brücke, die zum Weltkulturerbe der Unesco gehört.

Dort findet sich ein Unterstand für die Modellpiloten, ebenso wie ein Parkplatz für ihre fahrbaren Untersätze.

Eine gute Idee war das Umsetzen einer Ausladeszene am Standplatz eines PKW: Sind die kleinen Flugzeugmodelle schon eine Augenweide für sich, so fesselt es den Betrachter besonders, wenn er

zusehen kann, wie eines dieser Exemplare vom Besitzer vorsichtig und ohne Beschädigungen durch die Heckklappe seines Kombis bugsiert wird.

Den Modellflugplatz umgeben Feldwege und eine kleine Allee. Hier fanden wir die passende Kulisse, um den Panzer M113 aus dem Programm von Z-Panzer (England) im Bild vorzustellen.

Der Truppentransportpanzer war auch bei der Bundeswehr im Einsatz und wurde uns in vollständig kolorierter Ausführung geliefert. Nur die (falschen) Hoheitszeichen haben wir gegen solche von GZL (Günthers Z-Line; Günther Kulzer) getauscht und auch die am Schluss fahrenden Erste-Hilfe-Einheit nicht vergessen.

Jedes Mal aufs Neue beeindruckt uns die gelungenen Felsgestaltungen von Thomas Wycislo. Form und Farbgebung sind einfach unerreicht und das scheinen auch seine Stammtischbrüder zu wissen.

So enthielt die Modulanlage auch zwei Elemente, auf denen das besonders gut zu sehen war. Eines war bereits vor zwei Jahren in Dortmund und so ließen sich die Baufortschritte gut nachvollziehen.

Das andere, aus mehreren Segmenten bestehende Kurvenmodul mit Streckenabzweig entsteht derzeit als Gemeinschaftswerk und wurde erst vor der Ausstellung begrünt.

So kommen die vielen Felsen nun noch besser zur Geltung, obwohl Bäume und Sträucher noch fehlen. Wir werden das weitere Entstehen dieser Segmente aufmerksam verfolgen und bei passender Gelegenheit darüber berichten.

Interessant war die einfache, aber effektive Steuerung der Hamburger Modulanlage: Sie verzichtet auf aufwändige Elektronik und stellt stattdessen den Spielbetrieb in den Vordergrund. An jedem Anlagenende befindet sich ein mehrgleisiger Speicherbahnhof, der den Zugeinheiten eine Betriebspause gönnt.



Der Hindenburgdamm zwischen Sylt und dem Festland ist Thema des Moduls von Bruno Brandt (Bild oben). Gelungen ist der Modellflugplatz von Gert-H. Martens, auf dem gerade ein Flugzeug aus dem PKW entladen wird (Bild Mitte). Auf den Modulen vorgestellt wurden auch die Transportpanzer M113 von Z-Panzer in Ausführung der deutschen Bundeswehr (Bild unten). Hoheits- und Rotkreuz-Zeichen wurden allerdings selbst angebracht.



Ein Beispiel für die meisterliche Felsgestaltung durch Thomas Wycislo ist die Burg auf dem Wendemodul. So erscheint sie fast realistisch. Märklins 120¹ hat Ralf Vermehren einen vorbildgerechten „Dachgarten“ verpasst – Anregung für unsere Leser, die Märklin-Jubiläumslok (88530, siehe Kurzmeldungen) in gleicher Weise zu supern?

Die Ausfahrt wird von jeweils einer Person manuell gesteuert. Unterwegs besteht an mehreren Blockstellen die Möglichkeit, schneller fahrende Zügeinheiten vor Signalen anhalten zu lassen und so den Abstand zur vorausfahrenden wieder zu vergrößern. In Verbindung mit dem Verzicht auf

Hintergründe und eine kinderfreundliche Anlagenhöhe bedeutet dies für die Messebesucher erlebbares Modellbahngeschehen.



Eine sehr realistische Wirkung weist auch das Bahnhofsgebäude von Königshausen auf. Jürgen Tuschick beeindruckte die Besucher mit seiner neuen, digital betriebenen Anlage auf der Intermodellbau.

wir auch die Vitrinenpräsentationen am Hamburger Stand. Verschiedene Dioramen gab es dort zu sehen, die auch einen Großteil des Auto-Programms von MWB präsentierten. Ergänzt wurden diese durch Produkte aus dem Sortiment von Trafofuchs.



So ist mit den Gästen leicht ins Gespräch zu kommen und die Hemmschwelle für eine interessierte Kontaktaufnahme niedrig – wichtig, um die Menschen von der kleinen Spur Z zu begeistern.

Die Anlagensteuerung über Gleisbildstellpult bewies sich als derart leicht verständlich, dass sogar ein Zweijähriger problemlos den kleineren Speicherbahnhof bedienen konnte.

Unterstützt wurde er dabei zeitweilig durch unseren Schülerreporter (9 Jahre), der gern eine der Blockstellen bediente.

Nicht vergessen dürfen

Ein Überblick über das Lieferprogramm japanischer Spur-Z-Hersteller mit Vorbildern nach einheimischen Vorbildern richtete den Blick auf Asien, wo die Spurweite Z ebenfalls Marktpotenzial hat. Da sich kaum jemand sonst intensiv damit befasst, erschien es umso erstaunlicher, wie umfangreich das Fernostprogramm inzwischen geworden ist.



Spur Z und König-Gleise: Aus diesen beiden Bestandteilen hat Jürgen Tuschick den Namen „Königshausen“ seiner neuen Anlage zusammengesetzt. In Verbindung mit Eigenbau-Bäumen ergibt das in der Summe ein gelungenes Landschaftsbild. Gleich, ob man die beige-blaue 218 mit Wendezug beim Ausfahren aus dem Bahnhof (Bild oben) betrachtet oder die Kabinentender-50 bei einer Rangierfahrt über den Bahnübergang (Bild vorherige Seite unten).

Gelungen war der Umbau der Baureihe 120¹ von Ralf Vermehren. Das von Märklin nachgebildete DB-Fahrzeug stellt bekanntermaßen die Form der Vorserien-120 dar, die an einigen Punkten stark von den 60 Serienmaschinen abweicht. Nur die Öffnungen für die Sandkästen in den Seitenwänden wurden vom Hersteller durch Druck auf dem Modell angedeutet.

Unvollständig blieb jedoch das Dach der Miniaturisierung. So korrigierte Ralf Vermehren in mühevoller Eigenarbeit die Lage der Leitungen und ergänzte sie dort, wo sie bisher fehlten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen und ist nicht mehr als Bastelei zu erkennen.

Seine Premiere auf einer größeren Ausstellung feierte Jürgen Tuschicks neue Anlage „Königshausen“. Sie wird digital betrieben und ist so konzipiert, dass sie auch mit wenig Aufwand in bestehende Modulanlagen nach der Jörger-ZIST55-Norm integriert werden kann.

Wie auch die Vorgänger ist sie wieder ein Sammelsurium der vielfältigsten Motive und Kleinszenen, die gelungen zusammengestellt wurden und gemeinsam wirken. Wie bei Jürgen Tuschick üblich, ist auch wieder eine kleine „Schweinerei“ in den Szenen versteckt, die für Kinderaugen nicht sichtbar sind. Die Freunde seiner Anlagen wissen das und suchen eifrig, um dieses pikante Detail zu finden.

In Königshausen spielt sie sich dieses Mal an der Außenwand einer Fabrikhalle mit Gleisanschluss ab, gut durch die davor stehende Mauer des Geländers abgeschirmt. Aber auch sonst hat die Anlage viel zu bieten: einen mehrgleisigen DB-Personenbahnhof im ehemals innerdeutschen Grenzgebiet mit sich anschließender Lokversorgung und einem kleinen Schuppen für die hier stationierte Rangierlok, eine V36 von Bahls Modelleisenbahnen.

In die Gegenrichtung teilen sich die Trassen hinter dem Bahnhofsvorfeld in zwei eingleisige Strecken. Eine davon verschwindet im Bogen unter einer Straßenüberführung im Anlagenhintergrund, die andere durchfährt in leichten Kurven noch einen Mischwald, der reizvolle Fotomotive bietet. Die Landschaft beweist, wie sich Jürgen Tuschick auch in seinem Metier, dem Eigenbau von Bäumen, weiterentwickelt hat.

Eigene Seiten der Messe:

<http://www.intermodellbau.de>

Verbände und Aussteller:

<http://www.moba-deutschland.de>

<http://www.fkds-z-hamburg.de>

<http://www.zist55.de>

<http://www.zm-schmalspur.de>

<http://www.z-hightech.de>

<http://www.maerklin.de>

<http://www.mehbu-lasertechnik.de>

<http://mkb-modelle.de>

<http://www.mo-miniatur.com>

<http://www.kuswa.de>

<http://www.luetke-modellbahn.de>

<http://www.hecklkleinserien.de>

<http://www.aspenmodel.com>

<http://www.saller-modelle.de>

Nass-Schiebebilder und Panzermodelle:

<http://www.z-panzer.com>

<http://go123.net/z-line/>

Werbung

... jetzt bestellen!

Trainini Jahres-CD 2009



Diese CD ist unverkäuflich.

Die Themen des Jahres 2009 für die Spurweite Z zusammengefasst im

Trainini Jahresvideo 2009:

Frühjahrsveranstaltungen 2009

Ausgewählte Leserprojekte

Märklin-Tage 2009 & Adventstreffen

Bestellungen an jahres-cd@trainini.de
(Abgabe gegen Eigenkostenerstattung)

Trainini Komplett Spur Z.

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.

Präzisierung zur Steuerung einer Modellbahn mittels Mobiltelefon (Altenbeken-Bericht 4/2010):

Eine Sache möchte ich hier aber noch kurz ergänzen, da sie etwas verkürzt und missverständlich beschrieben ist: Der Clou bei der drahtlosen Steuerung der Bayern-Stammtisch-Anlage ist nicht das iPhone!

Vielmehr ist das Entscheidende die Open-Source-Steuerungssoftware Rocrail (<http://www.rocrail.net>), die eine komplette Steuerung der Anlage über eine WLAN-Verbindung erlaubt. Das ist prinzipiell mit verschiedenen WLAN-fähigen Geräten möglich, u.a. auch mit iPod und iPhone (...).

Das Besondere bei diesen beiden Geräten ist dann allerdings, dass (...) eine sehr ergonomische Steuerung der Loks durch Fingerbewegung bzw. -tippen möglich ist. Tatsächlich wird (...) sogar die gesamte Lokauswahl mit Fotos geladen (...) der Gleisplan wird angezeigt und die sichtbaren Weichen, Signale etc. sind dann per Fingertipp zu bedienen.

Aber: Es hat nichts mit der Telefon-Funktion eines iPhone zu tun und geht mit einem iPod-Touch ganz genauso gut. Inzwischen gibt es auch eine Version für das Android-Phone und schon länger gibt es Möglichkeiten, Rocrail über PDA, Win-Mobile-Geräte etc. zu steuern. (...)

Rainer Schubert, per E-Mail

Ein Altenbeken-Exponat haben wir falsch zugeordnet:

Erst einmal danke für die Blumen und den ausführlichen Bericht von Altenbeken. So habe auch ich festgestellt, dass ich auch vieles nicht gesehen habe.

Etwas ist mir auf der Seite 30 aufgefallen: Der Anlagenausschnitt mit dem Zuglift ist nicht von Karl Sinn sondern von Klaus Büttner, der auch aus Chemnitz (...) ist. Dabei hatte er auch eine BR 41 mit Sound, die er selbst digitalisiert hat - leider ging das in der Geräuschkulisse der Halle etwas unter.

Wilfried Pflugbeil, Chemnitz



Eigene Korrektur zur April-Ausgabe:

Im Altenbeken-Bericht der April-Ausgabe hat sich der Fehlerteufel an einer weiteren Stelle eingeschlichen, die wir erst jetzt bemerkt haben:

Klaus Maaser von Z-fm wies uns darauf hin, dass die durchbrochenen Radsterne aus seiner Entwicklung nicht, wie von uns vermutet, aus hoch verdichtetem Architekturkarton gefertigt werden. Richtig ist, dass sie aus Kunststoff bestehen und mit dem Laserstrahl geschnitten werden.



Die Laserschnitt-Radeinsätze von Z-fm bestehen nicht aus Architekturkarton, wie wir berichtet hatten. Die Radsterne bestehen aus Kunststoff, wie der Hersteller nun anmerkte. Foto: Z-fm, Klaus Maaser

Architekturkarton als Werkstoff sei einst im Bereich der Spurweite N von Mitstreitern getestet worden. Diese haben jedoch ihre Aktivitäten zwischenzeitlich eingestellt. Über mehrere Jahre hat sich Klaus Maaser deshalb mit Kunststoffradsternen auseinandergesetzt, bis er die gewünschten Feinheiten umsetzen konnte.

Wir bedauern den Fehler im Ausstellungsbericht.

Bundesverdienstkreuz für die Gründer des Miniaturwunderlands:

Der 26. März 2010 wird den Begründern des Miniaturwunderlands Hamburg sicher noch lange in Erinnerung bleiben. An diesem Tag erhielten die Brüder Gerrit und Frederik Braun sowie Stefan Hertz nämlich das Bundesverdienstkreuz.

Ausgezeichnet wurde nicht ihre Tätigkeit als Unternehmer; das hätte auch verwundert. Das Verdienstabzeichen des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland erhielten sie dafür, dass ihre Modellbahndauerausstellung von Beginn an behindertengerecht konzipiert und gestaltet wurde. Seit Jahren finden zudem besondere Führungen für behinderte Menschen statt.

Hinzu kommt ihr soziales Engagement, das sich wiederholt auch in Spendenaktionen zeigt. Selbstverständlich hat auch die **Trainini®**-Redaktion per Brief zu dieser Auszeichnung gratuliert und zum Weitermachen motiviert.

Mai-Neuheit bei Creativ-Modellbau Klingenhöfer:

Creativ-Modellbau Klingenhöfer stellt zwei Mai-Neuheiten vor. Es handelt sich dabei um 2 unterschiedlich große Präsentationsvitrinen mit Acrylglasdeckel, die vor allem für Dioramen verwendet werden können.

Aktuelle Märklin-Neuheitenauslieferungen:

Einige weitere Märklin-Modelle haben zwischenzeitlich den Weg zum Fachhändler gefunden, zumindest bei den beiden Lokomotiven scheint es sich aber zunächst nur um eine einzelne Liefertranche gehandelt zu haben.

Das Kranwagen-Set (Art.-Nr. 86571) mit Krupp-Ardelt-Kran (grau) und Schutzwagen (grün) in Ausführung der DB macht optisch einen sehr ansprechenden Eindruck. Er ist als Kohlenladekranwagen des Bw Aalen (Baden-Württemberg) beschriftet.

Den VT 10⁵ „Senator“ der DB (88100) haben wir als Serienmuster bereits in der April-Ausgabe im Rahmen des Altenbecken-Berichts vorgestellt.

Die ersten Fahrzeuge wurden mittlerweile an die Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs ausgeliefert.

Auch die ersten Exemplare der Elektrolokomotive Baureihe 120¹ der DB AG (88530), dahinter verbirgt sich die schwarze Jubiläumslok „150 Jahre Märklin“, wurde bereits gesichtet. Auch dieses Modell wurde exklusiv den Insidern angeboten.

Abenteuerliche Rückfahrt von der Intermodellbau:

Hagen von Ortloff, der bekannte Fernsehmoderator u.a. der Sendung „Eisenbahn-Romantik“ erlebte am 18. April 2010 eine wahrhaftig abenteuerliche Rückfahrt von der Intermodellbau Dortmund in Richtung Stuttgart.

Konnte er von Verspätungen, verpassten Anschlüssen, den offiziellen Begründungen durch die Deutsche Bahn AG und einer offensichtlich nicht vorhandenen Übersicht über den Zugverkehr schon „ein Lied singen“, musste er später feststellen, dass sein ICE vom Unfall einer bei voller Fahrt herausgefallenen Tür betroffen war.

Die Tür schlug in den Speisewagen eines Gegenzugs ein und sorgte für eine längere Vollsperrung der DB-Neubaustrecke Köln – Frankfurt (Main). Über diesen Unfall als Ursache der Störungen unterrichtete die Deutsche Bahn AG ihre Fahrgäste allerdings nicht. Man bemühte stattdessen einen „Ausredenkatalog“.

Gut, dass ein prominenter Journalist Zeuge dieser Praxis wurde und der Öffentlichkeit berichten kann, was sich an diesem Tag aus seiner Sicht zugetragen hat und wie es den „Beförderungsfällen“ der Bahn erging. Der vollständige Bericht ist in seiner Kolumne vom 29. April 2010 unter <http://www.swr.de/eisenbahn-romantik/ortloffs-kolumne-mai-2010/-/id=98578/nid=98578/did=6308302/1ioxend/index.html> zu finden.



Die Kranwagen-Packung (Art.-Nr. 86571; Bild oben) und die Jubiläumslok der Baureihe 120 (88530; Bild unten) gehören zu den aktuellen Märklin-Neuheitenauslieferungen.

Neuheit bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:
Auf Basis des gedeckten Güterwagens K3 entstand in der Schweiz der Eilgutwagen J2 der SBB.

Dieser ist die aktuelle Neuheit bei FR Freudenreich Feinwerktechnik in der Ausführung der vierziger und fünfziger Jahre (Epochen II/III).

Die Artikelnummer des Modells lautet ZF331I, der Wagen ist bereits erhältlich.



Der grüne Eilgutwagen J2 der SBB (Art.-Nr. ZF331I) ist die aktuelle Neuheit im FR-Programm. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Modellbahnschau im ICE-Werk Dortmund:

Bald ist es soweit – am 19. und 20. Juni 2010 veranstaltet die Deutsche Bahn ein unternehmensinternes Fest in ihrem ICE-Werk Dortmund, bei dem auch die Auszubildenden des neuen Jahrgangs ihren Arbeitgeber kennen lernen sollen.

Trainini® ist mit dabei und kann so einem ausgewählten Personenkreis Zugang zum Werk und Einsicht in die dort ablaufenden Arbeitsprozesse eröffnen. Gezeigt wird dort eine H0-Anlage, auf der aktuelles und historisches Fahrmaterial des Ruhrgebiets zu sehen ist. Eine Gruppe des Insider-Stammtisches „DoIT“ aus Dortmund hat sich bereit erklärt, an dieser Ausstellung zu mitzuwirken.

Zu einem späteren Zeitpunkt sollen unsere Leserinnen und Leser zusätzlich die Möglichkeit erhalten, an einer Werksbesichtigung teilzunehmen.

Baureihe 44 von Walter Schmidt gesupert:

Der „Jumbo“ der Baureihe 44 war ein Wunschmodell vieler Zetties. Er offenbarte aber einige optische Unzulänglichkeiten. Zu denen gehört etwa eine zu große Lichtmaschine (links am Kessel neben dem Schornstein), was meist erst im Vergleich zur Baureihe 50 auffällt. Als Einheitsbauteil dürfte sie keine Abweichung gegenüber dem kleineren Fünfkuppler zeigen.



Die beiden Lokomotiven der Baureihe 44 im Z-Stübchen Krefeld besitzen kurzgekuppelte Tender und Glaseinsätze in den vorderen Führerstandsfenstern. Foto: Walter Schmidt

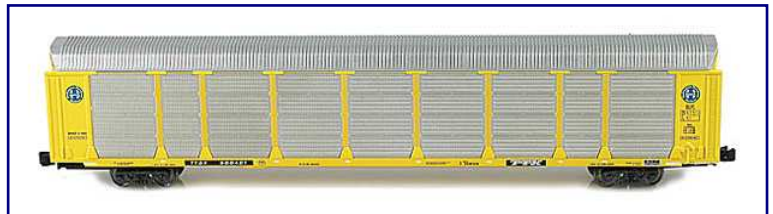
Das verbaute Teil erweckt im direkten Vergleich den Eindruck, einem Spur-N-Modell zu entstammen. Ein Leser machte uns darauf aufmerksam. Nach unserer Recherche betrifft der Fehler wohl die gesamte Serie – wir haben noch kein Modell mit korrektem Anbauteil finden können. Die Ursachen sind uns noch unbekannt, der Sachverhalt wurde aber an Märklin gemeldet, damit dort nachgeforscht werden kann.

Nicht untätig waren derweil zwei Spur-Z-Tüftler. Jens Wimmel (ZettZeit) hat sich seines Modells angenommen, hat aber seine Superungen noch nicht beendet. Berichte darüber wurden bereits angekündigt (<http://www.zettzeit.ch>).

Der Betreiber des Krefelder Z-Stübchens, Walter Schmidt, hat seiner 44 derweil schon wichtige Aufwertungen angedeihen lassen, die er heute mit Bild zeigen möchte. Bei seinem Modell wurde die Lok-Tender-Kupplung gekürzt (ohne den Kurvenlauf zu beeinträchtigen) und die vordere Seitenscheibe des Führerstands verglast.

Neues von AZL für 2010 und 2011:

Die „National Z Scale Convention“ vom 30. April bis 1. Mai 2010 in Medford (Oregon) hat für die US-Zetties eine ähnlich große Bedeutung wie für uns Europäer das Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken (früher Geseke).



AZL stellte dort auch schon Neuheiten 2011 vor und wir dürfen gespannt sein, wie Konkurrent MTL antworten wird: Als Messing-Handarbeitsmodell im oberen Preissegment soll die größte je gebaute Dampflok UP 4-8-8-4 „Big Boy“ erscheinen.



Den Markt der preisgünstigeren Spritzgussmodelle, vermutlich nach dem Vorbild der japanischen D51 von Tenshodo, werden ab 2011 eine leichte und eine schwere USRA-Mikado-Standardbauart bedienen.



Im nächsten Winter soll der neue „P-S Heavyweight Paired Window Coach“ erscheinen, kurz zuvor ein „P-S 12-1 Heavyweight Sleeper Car“. Damit wird also auch der lange vernachlässigte Markt der US-Personenwagen weiteren Nachschub erhalten.

Der Autotransportwagen ist bereits ab Werk ausverkauft (Bild oben). Die beiden gedeckten Schüttgutwagen (Mitte und unten) sind seitens AZL allerdings erhältlich und werden aktuell ausgeliefert. Fotos: **Ztrack Magazine**

Im Herbst 2010 werden ein Flachwagen der RTTX mit Containern (RTTX Flat Car) und ein offener Güterwagen (Thrall 3267 Gondola) erscheinen. Die nächste zur Auslieferung anstehenden Neuheit wird ein neuer Güterzugbegleitwagen sein, bei dem der Zugführer seitlich heraus schauen kann (SP C-30-5 Bay Window Caboose).

Die aktuellen Neuheitenauslieferungen von AZL für Mai 2010 sehen wie folgt aus: Gedeckte Schüttgutwagen PS-2cd im lichtgrauen Anstrich der NS als Viererpackung (90917) oder Einzelwagen (91917) und grüne Schüttgutwagen der AOK / CWL als Viererpackung (90921-1) oder als Einzelwagen in Ausführung der NOKL / CNW (91921-1).

Die neuen Wagenpackungen und Einzelexemplare der doppelstöckigen, geschlossenen Autotransportwagen für die BNSF (gelbe Ausführung mit silbernen Schiebetüren; 90203) sind direkt ab Werk vollständig ausverkauft.

Neuer Stammtischwagen Untereschbach:

Im Auftrag des Stammtisches Untereschbach e.V. übernimmt FR Freudenreich Feinwerktechnik die Entwicklung und Produktion eines gedeckten Güterwagens Gbs 254 der DB. Einen solchen Vorbildwagen benutzt der Stammtisch im Eisenbahnmuseum Dieringhausen als Ausstellungswagen.

Das Modell wird sich durch die von FR bekannte gute Verarbeitungsqualität und Detailtreue auszeichnen. Fahrwerk und Aufbau bestehen aus gelöteten Neusilberteilen, größenrichtige Puffer gehören selbstverständlich auch zu den Produktmerkmalen.

Das Modell wird passend zur Epoche IV in limitierter Klein- auflage für die Stammtischmitglieder gefertigt. Nur wenige Exemplare können von interessierten Zetties außerhalb dieses Kreises bezogen werden. Interessenten sollten sich zeitnah unter stammtisch-untereschbach@koeln.de melden. Die Auslieferung ist für das 4. Quartal 2010 vorgesehen.



Das Vorbild Gbs 254 für den neuen Sonderwagen.
Foto: Stammtisch Untereschbach e.V.

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, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Andreas Petkelis und Torsten Schubert

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.